AUTO



№ 6

zł. 1 75

LIT. ART. W. GŁÓWCZEWSKI, WARSZAWA

W. SIEMIATKOWSKI

Wybierasz się w podróż

samochodem?

N A J S Z Y B C I E J,
N A J T A N I E J
I NAJDOKŁADNIEJ

dostarczy Ci wszystkich niezbędnych
informacji, map i przewodników

BIURO TURYSTYCZNE



AUTOMOBILKLUBU POLSKI

W WARSZAWIE, PRZY AL. SZUCHA 10

Posiadamy stale na składzie:

WYDAWNICTWA TURYSTYCZNE MIĘDZYNARODOWEGO ZWIĄZKU KLUBÓW AUTOMOBILOWYCH UZNANYCH (A. I. A.)—jak to przewodniki i mapy automobilowe całej Europy oraz Marokka, Algieru, Oranu, Tunisu i Egiptu.

Na żądanie dostarczamy również mapy i przewodniki innych wydawnictw.

PRZEWODNIK AUTOMOBILOWY PO POLSCE wyd. Automobilklubu Polski. Szczegółowy opis najpiękniejszych samochodowych szlaków turystycznych naszego kraju zaopatrzony w odpowiednie mapy i ilustracje.

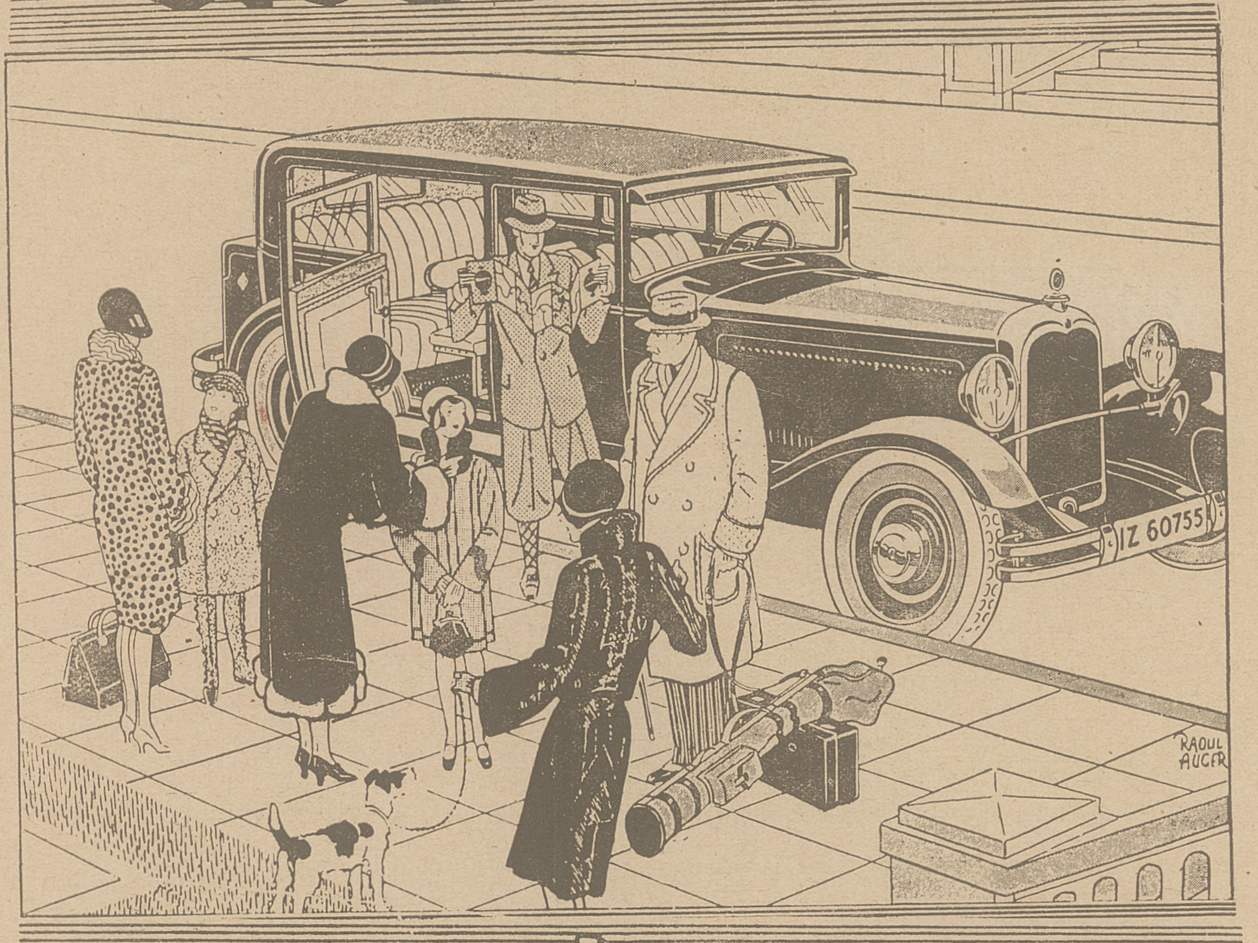
KOMPLETY SZCZEGÓŁOWYCH MAP SAMOCHODOWYCH POLSKI.

CZEKI BENZYNOWE I OLEJOWE PIERWSZORZĘDNYCH FIRM upoważniające do otrzymania benzyny i olei na terenie całej Polski.

Prócz tego na żądanie sporządzamy SZCZEGÓŁOWE MARSZRUTY AUTOMOBILOWE DLA WYCIECZEK PO CAŁEJ EUROPIE z podaniem dokładnych kilometraży, szczegółów techniczno-drogowych, adresów polecanych hoteli, restauracji, garaży i t. d.

Prosimy o zwrócenie uwagi na Komunikaty Biura Turystycznego w części oficjalnej.

Siedem osób



wraz z bagażem

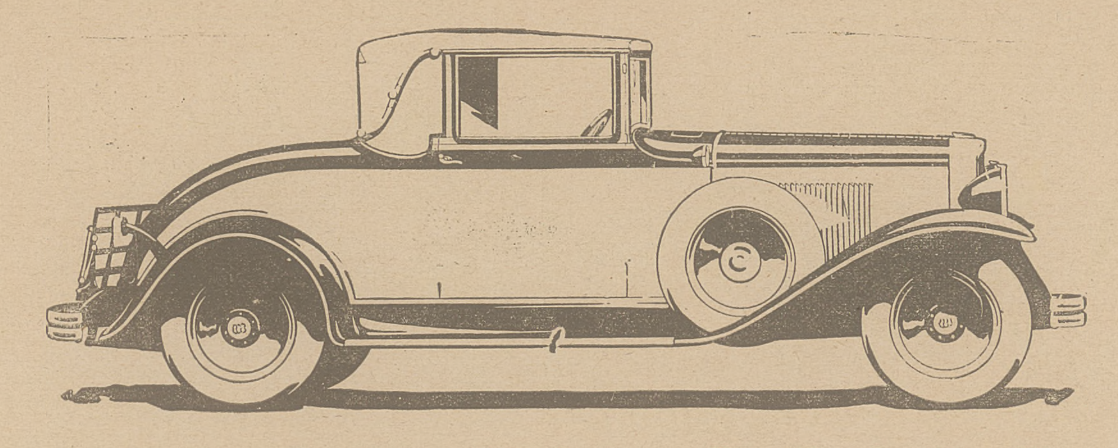
PODRÓŻUJE TANIO I WYGODNIE W LIMUZYNIE CITROËN

NAJTAŃSZY ŚRODEK KOMUNIKACJI

100 kilometrów { za zł. 4 40 od osoby w czterocylindrowej
za zł. 5.20 od osoby w sześciocylindrowej limuzynie

Cena 7-mio osobowej limuzyny C4 — Zł. 15.500
C6 — Zł. 18.900

POLSKIE TOWARZYSTWO SAMOCHODÓW **CITROËN** W WARSZAWIE CZERNIAKOWSKA Nr. 199. TEL. 540-77



GRAHAM PAIGE

OSOBOWE TOWAROWE



Prawdziwie dobre samochody po umiarkowanych cenach.

Każdy Graham zaopatrzony jest w szyby lustrzane, które przy rozbiciu nie rozpadają się i nie rozpryskują w kawałki.



Całkowita gwarancja sprawności

jest przedewszystkiem uwzględniona przy budowie samochodów Graham.

Wozy Graham, będąc bezpiecznym i ekonomicznym środkiem komunikacji i transportu, muszą być natyle trwałe, aby móc objechać świat dokoła, a nawet dalej jeszcze... Podróż samochodem Graham, choćby nawet najdłuższa, jest przez cały czas równie wygodna i przyjemna, a przytem stosunkowo bardzo tania. Ci, którzy znają samochody Graham, wiedzą, że są to bardzo dobre wozy, że są one wygodne i komfortowe, a wreszcie bardzo ekonomiczne w użyciu. Cena ich jest niska a wartość ogromna. Każdy nabywca Grahama staje się jego zwolennikiem.

Składnica hurtowa dla przedstawicieli w w. m. Gdańsku i Polsce:

Finance and Autosales Company G. m. b. H.

GDAŃSK-WRZESZCZ, Eschenweg 6 — Tel. 411-70. Adres telegraficzny: Financesales Danzig

PRZEDSTAWICIELSTWA W POLSCE:

WARSZAWA,	ŁÓDŹ,	KRAKÓW,	KATOWICE,	TARNÓW
„Autotechnika“	Konstanty Fischer	„Autosales“	„Auto-Lloyd“	„Autocar“
ul. Senatorska 6.	ul. Piotrkowska 177.	ul. Batorego 17.	ul. Marjacka 5.	ul. Krakowska 9.
Tel. 273-26.	Tel. 204-61.	Tel. 40-88.	Tel. 180 garaże 500.	Tel. 112.

GRAHAM



AUTO

miesięcznik

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB
POLSKI ET DES CLUBS AFILIÉS

Nr. 6 Czerwiec 1930

SPIS RZECZY

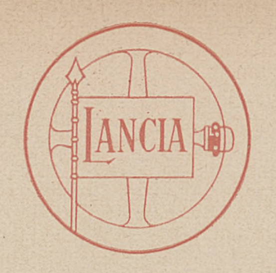
Redaktor: KAZIMIERZ WALLMODEN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

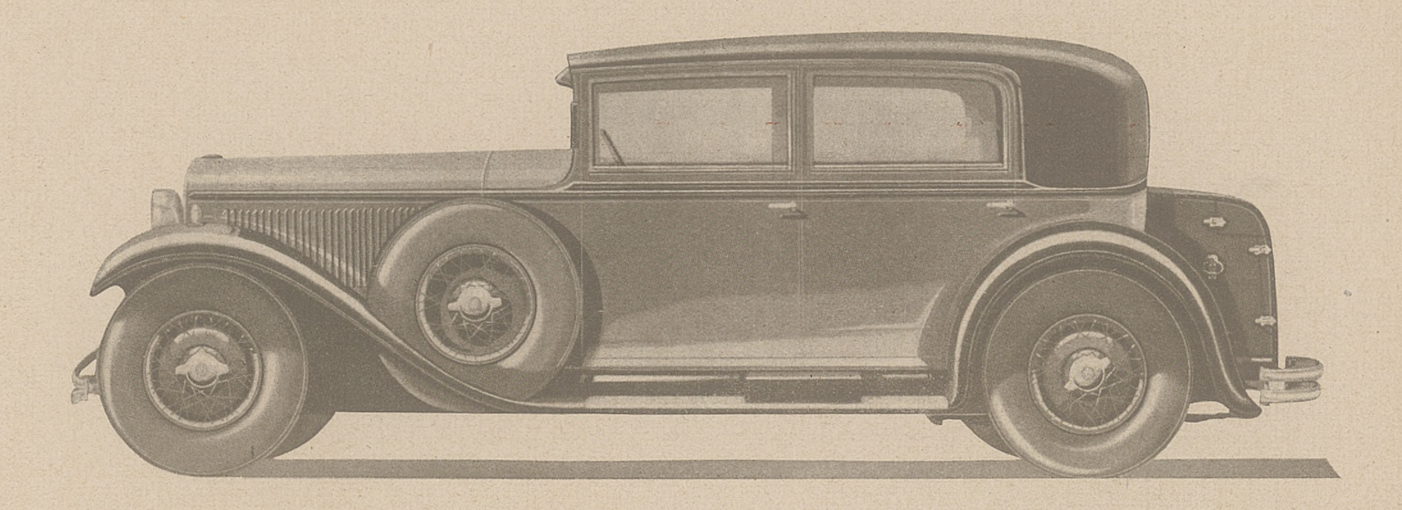
Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 540-94.

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	*na papierze kredowym*
Rocznie :	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 zł.	18 zł.
Kwartalnie	6 zł.	9 zł.

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto".





8-mio cylindrowe samochody „Dilambda”

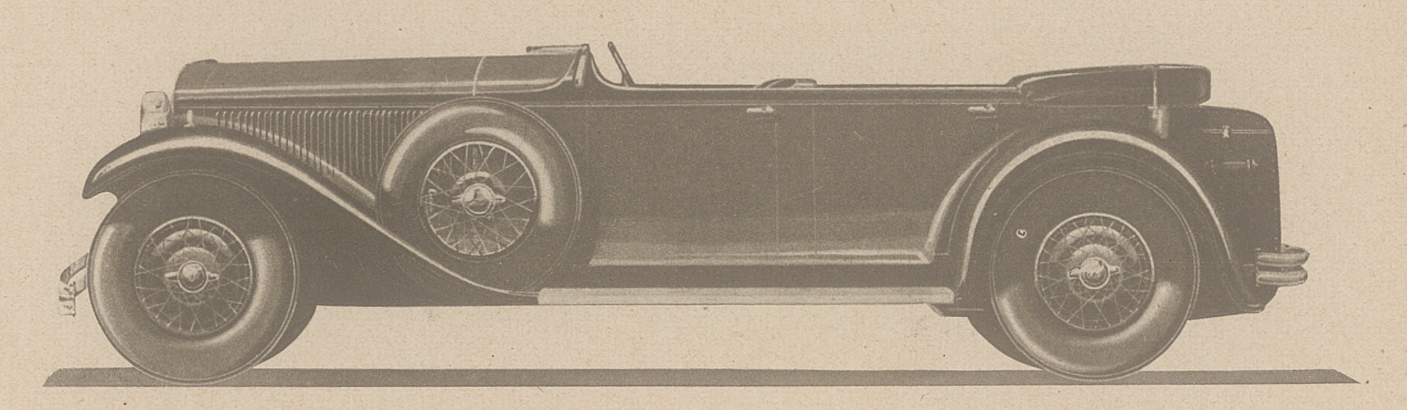
Absolutne bezpieczeństwo oparte na niezmiernie precyzyjnych i kosztownych konstrukcjach, pozwala na rozwijanie normalnej szybkości ponad 120 km./godz. nawet na drogach złych i n'ebezpiecznych.

Wygoda i najwyższy komfort dla pasażerów, uzyskane rozmiarami karoserji przy jednoczesnem zachowaniu racjonalnej długości wozu. „Dilambda” jest wozem o wielkiej mocy, solidnej wadze, średnim litrażu i cenie przystępnej; wóz ten zachował jednak wszystkie najlepsze cechy zwrotności i sprawności „Lambdy”.

Resorowanie nieporównane, jeszcze bardziej miękkie niż w Lambdzie, łatwość i lekkość kierowania, hamulce potężne i czułe, przyśpieszenie wspaniałe, wszystkie te zalety wykluczają jakiekolwiek zmęczenie tak prowadzącego jak i pasażerów nie tylko w czasie krótkich przejazdów w mieście, lecz również podczas długich podróży po drogach nizinnych i górskich.

Obsługa niezmiernie prosta, prawie zupełnie zautomatyzowana, czyni „Dilambdę” wozem nadającym się jak żaden inny, do prowadzenia przez właściciela bez pomocy mechanika-specjalisty.

Nieograniczona wytrzymałość tak części mechanicznej, jak i karoserji, osiągnięta zupełną sztywnością podwozia.



WARSZAWA. — TOW. SAM. „POLAN” SP. Z O. O. — MIODOWA 3. TEL. 313-25.

KRAKÓW: „*Meta*” Sp. z o. o., ulica Tadeusza Kościuszki l. 49. Tel. 37-20. POZNAŃ: Fr. Radomski i S-ka, ulica Dąbrowskiego l. 30. Tel. 66-87.



ZNAWCY ŚWIATA AUTOMOBILOWEGO ORZEKLI, ŻE

ANGIELSKI SAMOCHÓD

„HILLMAN 1930”

8 CYLINDRÓW W JEDNEJ LINJI

jest przy swej stosunkowo niskiej cenie, jedynym samochodem wytrzymującym najlepiej najwyższą szybkość, złe drogi, ciężkie warunki atmosferyczne i długie uciążliwe podróże, a jego wytworna linja, komfortowe wnętrze, wygodne zawieszenie i PRECYZYJNA NOWOCZESNA KONSTRUKCJA — dają kierowcy łatwość prowadzenia, przyjemność pasażerowi i wywołują zachwyt przechodniów

Hamulce na cztery koła Dewandre Vacuum Servo, nadzwyczajna akceleracja, pewne trzymanie się drogi, szyby ze szkła nie-kaleczącego „TRIPLEX” — taniość w użyciu i taniość w kupnie — to cechy doskonałości tego wozu.

JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ

ERNEST GILBERT
ŁÓDŹ
Ewangelicka Nr. 1.

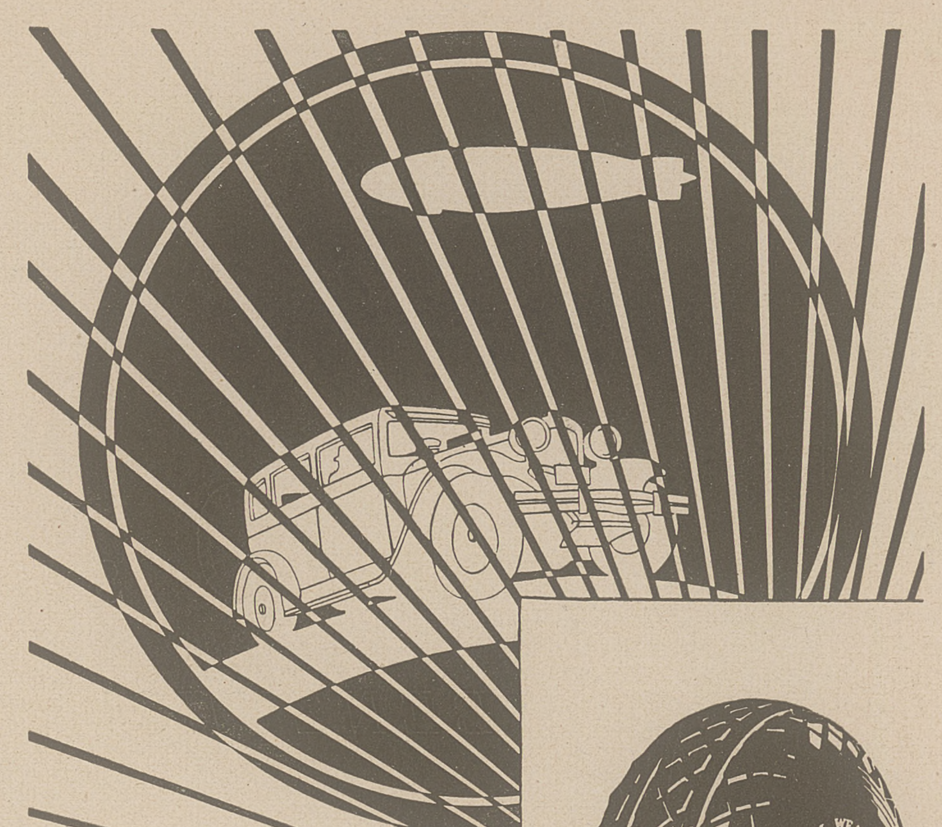
WARSZAWA
Tadeusz Fijałkowski
Foksal 12, tel. 91-55

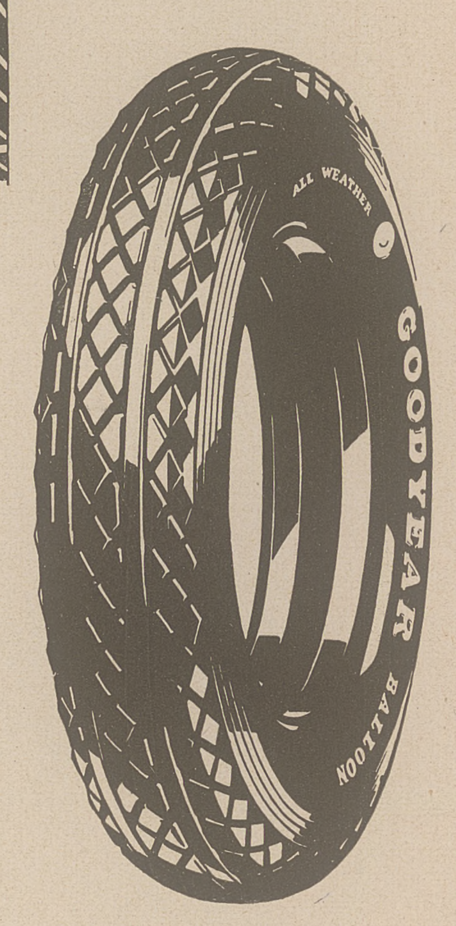
POZNAŃ
„Komna“ Sp. z o. o.
Dąbrowskiego 83/85

ŁÓDŹ
Alfred Keilich i S-ka
Wolczańska 188

KATOWICE
M. Smuda
Jordana 10

HILLMAN




ALL WEATHER
GOODYEAR
BALLOON

czego potrzebuje komunikacja autobusowa?

Rozwijająca się samorzutnie komunikacja autobusowa doszła w krótkim okresie paru lat do bardzo poważnych rozmiarów. Dość powiedzieć, że z samej tylko Warszawy wyrusza dziennie około 250 autobusów, że przewożą one w dni ruchliwe około dziesięciu tysięcy pasażerów dziennie, a ogólną ilość pasażerów przewiezionych autobusami w roku 1929 można obliczać na 50 do 60 miljonów. Wobec tego, że nasza sieć kolejowa jest w porównaniu do krajów zachodnio-europejskich bardzo słabo rozwinięta, że w dodatku pewne linje kolejowe, budowane przez zaborców jako połączenia strategiczne, nie odpowiadają naszym potrzebom gospodarczym, komunikacja samochodowa jest powołana do odegrania u nas specjalnie ważnej roli i powinna znaleźć niczem nie skrępowane możliwości rozwoju.

Niestety tak nie jest, a projekty unormowania komunikacji autobusowej, z jakiemi mieliśmy możność się zapoznać, zawierają raczej dążenie do ograniczeń.

Mówi się więc o szkodliwej konkurencji, jaką autobusy stanowią dla kolei. Jesteśmy zdania, że dążenie do ochraniania kolei przed konkurencją autobusów jest tylko odbiciem ciężkiej walki, jaką kolej prowadzi z autobusami w innych krajach, ale nie wynika z naszych istotnych potrzeb. W krajach, gdzie sieć kolejowa jest bardzo gęsta, zbyt gwałtowne przejście od komunikacji kolejowej do samochodowej byłoby związane z pewnego rodzaju przesileniem, ale u nas, gdzie kolej jest za słaba, by zaspokoić potrzeby komunikacyjne kraju, istnieją właśnie warunki po temu, by rozbudować komunikację autobusową w szybszem tempie niż gdzieindziej.

Skądinąd słyszymy o projekcie koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych. Nie sądzimy, żeby system koncesyj przyniósł korzyści, jakich oczekują od niego projektodawcy. Obawiamy się, że konieczność otrzymywania koncesji sprowadzi się do tego, że przedsiębiorca będzie musiał strawić dodatkowo jeszcze pewną ilość godzin lub dni w poczekalniach odpowiednich urzędów, że czas stracony postara się odbić sobie na kieszeni pasażerów i nic więcej.

Co naszem zdaniem podcina rozwój komunikacji autobusowej — to fatalny stan dróg i brak jakichkolwiek urządzeń dla publiczności w miejscach postojów autobusów. Zarówno naprawa dróg, jak i budowa dworców może i powinna być dokonana na koszt przedsiębiorców autobusowych i korzystających z komunikacji autobusowej pasażerów. Jedni i drudzy poniosą świadczenia na ten cel z całą świadomością, że płacą we własnym dobrze zrozumianym interesie. Jednakże sprawiedliwy wymiar podatku i pobranie go od wszystkich przedsiębiorców autobusowych, korzystających z danego szlaku, może być dokonane tylko przez władze państwowe lub komunalne. I tu właśnie, a nie w projektach takiego czy innego ograniczenia inicjatywy prywatnej leży właściwy zakres działania władz w stosunku do komunikacji autobusowej.

Komunikacja autobusowa jest zdrową gałęzią na naszym pniu gospodarczym. Kredytów rządowych nie potrzebuje. Ale ma prawo wymagać od władz spełnienia ich elementarnego obowiązku: sprawiedliwego pobrania podatku i użycia go na cel właściwy.

Naprawa dróg pozwoli na uruchomienie droższych i bardziej odpowiednich maszyn. Postawienie dworców udostępni komunikację autobusową dla publiczności przyzwyczajonej do elementarnych wygód w podróży i ułatwi kontrolę nad przestrzeganiem rozkładów jazdy. Przy napływie bardziej wybrednej i zamożniejszej publiczności przedsiębiorcy autobusowi przestaną konkurować między sobą jedynie przez absurdalne obniżanie cen biletów, lecz postarają się zjednać sobie nowego klijenta, dając mu wygodny, a z czasem i komfortowy autobus.

Kazimierz Wallmoden.



Widok na metę wyścigu płaskiego w Łodzi.

Fot. J. Stanslicki.

ZJAZD I WYŚCIG W ŁODZI

I. Zjazd Gwiaździsty do Łodzi.

Tegoroczny zjazd gwiazdzisty do Łodzi, połączony z wielkim ewenementem w polskiem życiu automobilowem — wyścigiem płaskim — był imprezą turystyczną pod każdym względem udaną. W czasie przepisanym przybyło na metę do Łódzkiego Automobilklubu i zjazd ukończyło 48 maszyn, pokrytych kurzem dróg. Z pośród 48 zawodników aż siedmiu otrzymało plakiety srebrne - złocone za zdobycie maksymalnej ilości punktów — 960, a czterech — plakiety srebrne, za uzyskanie 500 punktów. Wszyscy inni otrzymali plakiety bronzowe.

W zjeździe tym, otwartym dla wszystkich automobilistów, obowiązywało przybycie na metę w godzinach 16—18 dnia 17 maja, po odbyciu przynajmniej 100 klm. w linji powietrznej. Wybór marszruty był dowolny, jednakowoż musiała ona przebiegać m. i. przez te miejscowości, w których wyznaczono punkty kontrolne. Za podstawę obliczenia służyły odległości w linji powietrznej między miejscem startu i finishu, względnie między temi punktami kontrolnemi, przez które zawodnik obrał sobie drogę. Za każdy 1 klm. przebytej linji powietrznej przyznawano 1 punkt. Odległości klasyfikowano do granicy 960 klm. w linji powietrznej.

Inowacja w tym zjeździe — obliczanie odległości w linji powietrznej, a nie rzeczywistych, zmuszała zawodników do obierania możliwie prostolinijnych szos i kierunków.

Czas jazdy był ograniczony do 24-ech godzin, czyli, że zawodnik, pragnący uzyskać maksymalny wynik — 960 pkt. winien był przebyć 960 klm. w linji powietrznej, z szybkością średnią przynajmniej 40 klm./g. Ponieważ jednak 960 klm. w linji powietrznej oznacza w praktyce 1000, 1100 lub nawet więcej kilometrów szosy, i ponieważ lekkomyślnością byłoby wyznaczać przyjazd na ostatnią chwilę, z ryzykiem spóźnienia się i wykluczenia z konkursu — przeto w rzeczywistości 7 zdobywców złotej plakiety jechało w sportowem tempie przeszło 60 klm./godz. — w ciągu całej doby. Prawie to samo możnaby było powiedzieć o tych zdobywcach plakiet srebrnych, którzy jechali na pełne 960 pkt., a jeżeli nie uzyskali pełnej sumy punktów, to tylko przez wielką stratę czasu, wynikłą w drodze z powodu gęstej mgły, panującej w nocy z dn. 16 na 17-ty maja na Polesiu, Kurpiach i całem Pomorzu.

A zatem plakiety złocone otrzymali pp.:

Kazimierz Poznański na maszynie „Steyr". Marszruta: Warszawa — Brześć — Poznań — Bydgoszcz — Kalisz — Łódź. Kilometrów 996, pkt. 960. P. Poznański otrzymał pozatem nagrodę miasta Łodzi w postaci złotego żetonu. Żeton przyznano p. Poznańskiemu dlatego, że jego maszyna, z pośród tych wszystkich, które uzyskały 960 punktów — najmniejszy posiadała litraż.

Roman Szomański z p. hr. Romerową na maszynie „Citroën". Marszruta: Warszawa — Brześć — Łuck — Brześć — Białystok — Warszawa — Łódź. Kilometrów 976, pkt. 960. Załoga ta otrzymała drugą nagrodę miasta Łodzi w postaci srebrnego żetonu.

Alfred Kebsch na maszynie „Austro-Daimler". Marszruta bardzo piękna i prosta: Łódź — Wilno — Łódź. Kilometrów 1028, pkt. 960. Trzeba tu dodać, że regulamin zjazdu pozwalał na używanie parokrotnie tych samych szlaków.

Załoga pp. Żochowskiego i Maryańskiego na samochodzie „Delage". Marszruta trudna: Warszawa — Brześć — Łuck — Lwów — Kraków — Kielce — Łódź. Kilometrów 1032, pkt. 960.

Karol Plihal na wozie „Buick" Marszruta: Łódź — Warszawa — Wilno — Warszawa — Łódź. Kilometrów 1028, pkt. 960.

Euzebjusz Dzierliński na maszynie „Citroën". Marszruta: Warszawa — Poznań — Warszawa — Białystok — Warszawa — Włocławek — Łódź. Kilometrów 1108, pkt. 960.

Franciszek Grętkiewicz na maszynie „Oldsmobile". Marszruta znów: Łódź — Wilno — Warszawa — Łódź. Kilometrów 1028, pkt. 960.

Plakiety srebrne otrzymali pp.:

Oskar Wirfel na maszynie „Steyr". Marszruta: Łódź — Poznań — Bydgoszcz — Gdańsk — Toruń — Poznań — Kalisz. Punktów 832.

Michał Romanowicz na maszynie „Skoda". Marszruta: Warszawa — Łomża — Gdańsk — Bydgoszcz — Poznań — Kalisz — Łódź. Punktów 832.

Ostatni zawodnik omal nie spóźnił się na metę. P.P. Wirfel i Romanowicz nie uzyskali pełnych 960-ciu punktów z powodu kilkugodzinnego opóźnienia w drodze wśród gęstej mgły.

Dalej — Antoni Gembalski na samochodzie „Whippet". Marszruta: Łódź — Warszawa — Poznań — Kalisz — Łódź. Punktów 590.

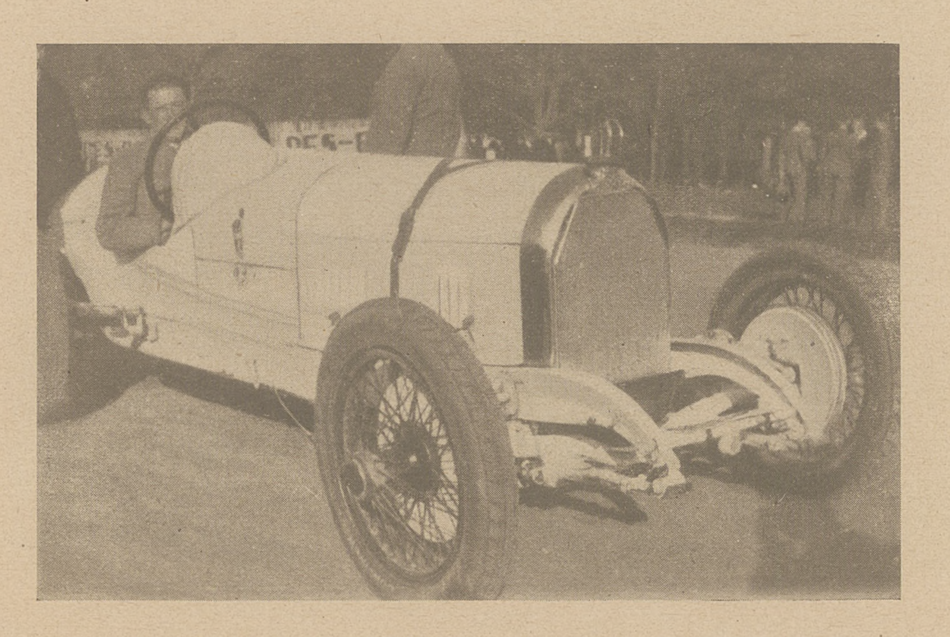
Zygmunt Karsch na maszynie „Austro-Daimler". Marszruta: Warszawa — Włocławek — Bydgoszcz — Poznań — Kalisz — Łódź. Punktów 534. Samochód miał w drodze wypadek na przejeździe kolejowym.

Dwie nagrody pp.: Karola hr. Raczyńskiego prezesa Automobilklubu Polski i Kazimierza Poznańskiego, przewodniczącego komisji turystycznej Ł. A. K. nie zostały narazie rozegrane, obowiązywała bowiem w warunkach tych nagród suma punktów za zjazd gwiaździsty do Łodzi i za czwarty Polski Zjazd Gwiaździsty do Krakowa.

Organizacja zjazdu była w Łodzi doskonała. Po przyjęciu wozów zjazdowych przez komandora zjazdu p. inż. K. Kauczyńskiego i vice komandorów pp. A. Schichta i E. Gołkontta — odbyła się defilada przez miasto. Ulice Łodzi były zapełnione publicznością, witającą owacyjnie uczestników — zmęczonych i zakurzonych, ale triumfujących.

Wrażenia z drogi.

Uczestnicy zjazdu, w tej pierwszej większej imprezie turystycznej sezonu, nie odnieśli wrażenia, żeby sytuacja na drogach polskich uległa poprawie. Szosy w okolicach stolicy są niemal bez wyjątku w stanie haniebnego opuszczenia. Szosy pod Łodzią również nieszczególne. Natomiast na Kresach Wschodnich, na Pomorzu i Wielkopolsce stan dróg naogół nie pozostawia wiele do życzenia. Ale wszędzie w Polsce brak jest tablic orjentacyjnych, szczególnie przy wyjeździe z miast i miasteczek. Sprawa takich tablic powinna być raz nareszcie ujednostajniona drogą wpływu na samorządy. Nie wszędzie — a przynajmniej z równą dowolnością umieszczane — spotykano tablice ze wskazaniem objazdów. Liczba mostków wypukłych być może się zmniejszyła, ale zato wyraźnie wzrasta ilość mostków „wklęsłych", bynajmniej nie łatwiejszych do przebycia. Wszędzie też, przy tak częstem u nas przejściu z szosy gładkiej jak stół — na szosę kompletnie zniszczoną — brak jest znaków ostrzegawczych. Pozatem w Poznańszczyźnie i na Pomorzu panuje jeszcze straszny zwyczaj układania przez dozorców drogowych na świeżo podsypanej szosie — rzędów i szeregów kamieni i głazów, które mają zmusić automobilistę do powolniejszej jazdy, a na które wpada się nieraz z za zakrętu — zupełnie nieoczekiwanie. Jak dawniej, tak i dziś także, można być pewnym,

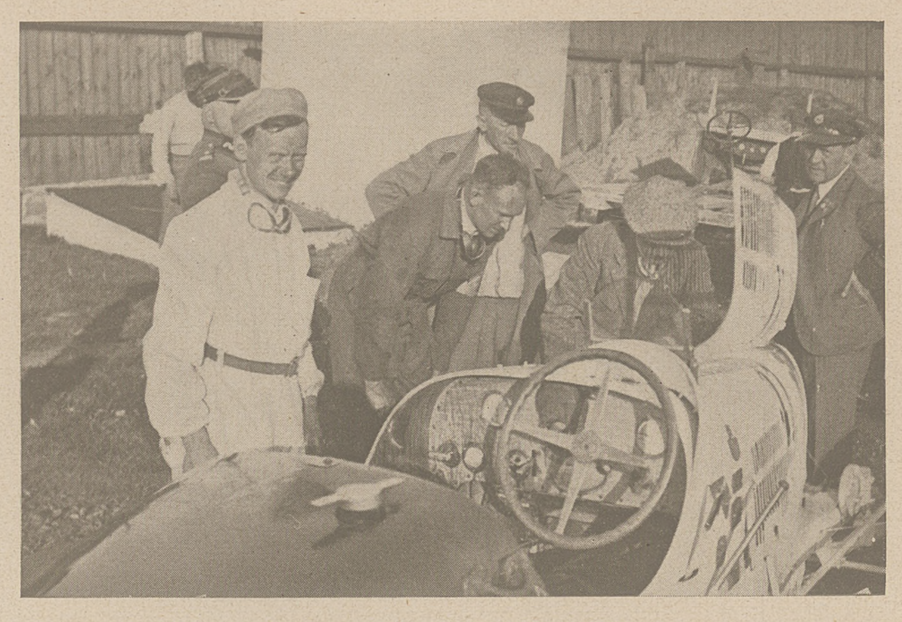


Inż. Henryk Liefeldt na samochodzie Austro Daimler po zwycięstwie.

że na wewnętrznej stronie każdego ostrzejszego wirażu czyha na kładącą się na bok maszynę kupa piasku, szutra, albo przekopany rowek. Jak dawniej wzdłuż wszystkich szos polskich, na wiosennej trawce przydrożnej, pasą się stadka cieląt i krów, zwykle niedozorowanych, albo też dozorowanych przez urwisów, jeszcze groźniejszych dla maszyny, niż bydełko.

Nikt z zapytywanych przez nas uczestników zjazdu, nie widział na szosach ani jednego patrolu policyjnego lub drogowego.

Co do zachowania się woźniców i pieszych, to również nie uległo ono żadnej absolutnie poprawie. Wprost przeciwnie, na terenie byłej Kongresówki spotkano się z objawami specjalnej złośliwości, skierowanej przeciwko automobilistom. O oświetlaniu wehikułów konnych w nocy — niema mowy. Furmanki chłopskie po staremu jeżdżą stadami na całej szerokości gościńca. W ciągu niemal 24-ro godzinnej jazdy z p. Romanowiczem — naliczyliśmy kilkaset furmanek, zaprzężonych w jednego konia do środkowego dyszla — oraz przynajmniej tuzin uśpionych furmanów. Oto prawdziwe pułapki!



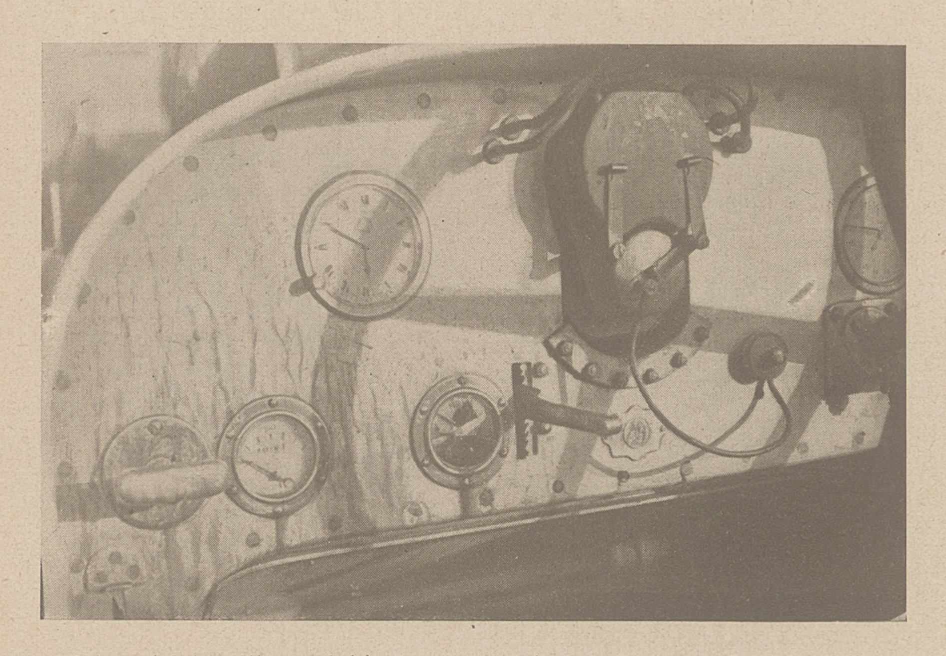
Wszyscy oglądali uszkodzony silnik w samochodzie Jana Rippera.

Jednakże — wracając do Warszawy przez Łowicz — z radością widzieliśmy dwa piękne, o oryginalnej architekturze kamienne mosty. Są to widocznie prototypy przyszłej polskiej architektury drogowej.

II. Wyścig płaski.

Następnego dnia po zjeździe, o godzinie 14-tej m. 20 rozpoczął się Wyścig Płaski na specjalnie przygotowanej szosie około wsi Dobroń pod Pabjanicami. Szosa była zupełnie na nowo przerobiona, a przed samym wyścigiem wysmarowana oliwą dla zlikwidowania kurzu. Już poprzedniego dnia na tym wyścigowym odcinku odbywały się próbne i treningowe jazdy zawodników pod kontrolą władz Łódzkiego Automobilklubu. Niepozbawiony „automobilowej pikanterji" jest fakt, że po tej świeżo wykończonej i przygotowanej, a niedostępnej dla wehikułów konnych szosie puszczono przed wyścigiem zbieraczkę gwoździ, niedawno nabytą przez Ministerjum Robót Publicznych. Próba dała sensacyjne wyniki. Zbieraczka ta zdołała zebrać na 5-ciu kilometrach nowej szosy — aż 30 klg. gwoździ i żelastwa...

Już o godzinie 13-tej m. 30 dojazd do parku samochodowego na terenie wyścigu był zamknięty. Między Łodzią a Pabjanicami wstał w tym słonecznym dniu olbrzymi obłok kurzu, świadczący o tem, że literalnie cała automobilowa Łódź dąży na wyścig. Na przygotowanych trybunach, oraz wzdłuż całej trasy biegu, zgromadziło się około 12-tu tysięcy publiczności. Sukces kasowy wyścigu był widoczny, choć oczywiście nie brakło i takich widzów, którzy przyglądali się wyścigowi z za toru kolejowego, równoległego do szosy, i



Tak wyglądała tablica rozdzielcza w samochodzie Jana Rippera po defekcie silnika. Na zdjęciu widać wyraźnie rozpryśnięte szkło manometru i oliwę rozbryzganą po tablicy.

z wierzchołków drzew lasu, który ciągnie się około mety po drugiej stronie odcinka wyścigowego. Do kategorji osób, które nie opłaciły biletu wejścia, należał i pewien lotnik-amator, który kołował nad torem, przeprowadzając i wyprzedzając poszczególnych zawodników.

Już przed wyścigiem stało się wiadome, że p. Stanisław Szwarcsztajn, który w roku 1929 miał najlepszą szybkość bezwzględną dnia — 152,581 klm./godz. — właśnie dziś rano sprzedał swoją wyścigową „Bugatti" p. hr. Maurycemu Potockiemu, który też zamierza startować na niej. P. Szwarcsztajn uzupełnił tę niespodziewaną nowinę oświadczeniem, że brak czasu nie pozwoli mu w roku bieżącym uczestniczyć w zawodach o mistrzostwo.

Organizacja wyścigu.

Tymczasem na specjalnym punkcie obserwacyjnym, zbudowanym przy mecie, zgromadziło się *jury* wyścigu, składające się z delegatów klubów automobilowych, z p. Prezesem Automobilklubu Polski hr. Raczyńskim, p. Regulskim, członkiem komisji sportowej A.I.A., i komandorem wyścigu, p. inż. Karolem Kauczyńskim na czele. Vice komandorami wyścigu byli pp. Aleksy Schicht, Boris Cheshire i Artur Thiele, a gospodarzem toru p. Emil Gołkontt.



Pani Marja Koźmianowa, rekordzistka wyścigu łódzkiego.

Wyścig rozpoczęty był przez motocyklistów i to odrazu nader fortunnym wyczynem p. Waltera Steinerta, który na motocyklu „BMW" z przyczepką uzyskał dobry czas 2 min. 53 sek. Przy tej okazji odrazu wyszła na jaw doskonała organizacja wyścigu. Obliczanie czasów odbywało się przy pomocy elektrycznego chronometru, notującego start i przerwanie nitki na mecie automatycznie, tak iż niemal jednocześnie



Przed rozpoczęciem wyścigu fotograf nasz utrwalił na kliszy moment rozmowy p. Janusza Regulskiego, Prezesa Komisji Sportowej A. P. (z lewej strony, z opaską A. I. A. na rękawie) z p. Ryszardem Minchejmerem, radcą M. R. P. (z prawej strony, z odkrytą głową) i p. Stanisławem Szydelskim, Sekretarzem Kom. Sportowej A. P. *Fot. J. Stanolicki.*

z przelatującym koło mety zawodnikiem wiedziano już jego czas i ogłaszano go przy pomocy mikrofonu i głośników publiczności. Pozatem nieustanny kontakt między starterem p. Adolfem Kebschem i chronometrażystą na starcie, kpt. Sztukowskim, a funkcjonującymi na mecie pp. Posseltem, Heidrichem i mjr. Deisenbergiem utrzymywali za pomocą telefonu pp. Fude, Krause i Żyzniewski. Nieco szwankowała jedynie obsługa wojskowego mikrofonu, kilka razy podająca przekręcone, niedosłyszane dane.



Triumfatorzy wyścigu: Adam hr. Potocki (na pierwszym planie) i inż. Henryk Liefeldt.

Wśród wielu wycieczek, które przybyły na wyścig, znalazła się i wycieczka Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu, która przybyła z Prezesem p. Modzelewskim własnym autokarem z Warszawy.

Wyścigi motocyklowe.

Tak więc wyścig rozpoczął się i trwał w szybkiem tempie. Klasyfikacja motocyklistów z klubu łódzkiego „Union", którzy rozpoczęli wyścig, niewiele mówi o tym klubie. Można śmiało powiedzieć, że poza p. Steinertem, jeźdźcem o dosyć wysokiej klasie, nikt z motocyklistów nie był do wyścigu przygotowany.

Klasyfikacja dla motocykli wyglądała po wyścigu jak następuje:

Kategorja 350 ccm.: 1. Buckley (Calthorpe) 3 m. 13,46 s., szybkość średnia na godzinę 93,042 klm.

Kategorja 500 ccm.: 1. Patzer (A.J.S.) 3 m. 10,90 s., szybkość śred-



Jury wyścigu na trybunie oficjalnej.

nia na godzinę 94,290 klm.; 2. Zwiezdowski (O.E.C) 3 m. 14,49 s.; 3. Jung (New Imperial) 4 m. 00,8 s.

Kategorja 750 ccm.: 1. Steinert (B.M.W.) 2 m. 23,27 s., najlepszy czas motocykli, szybkość średnia na godzinę 125,636 klm.

Kategorja 600 ccm. z wózkami: 1. Nestler (D.K.W.) 4 m. 17,70 s., szybkość średnia na godzinę 69,840 klm.

Kategorja 1000 ccm. z wózkami: 1. Steinert (B.M.W.) 2 m. 51,74 s., szybkość średnia na godzinę 104,815 klm.; 2. Mencel (B.M.W.) 3 m. 22,10 s.

Kategorja pow. 1000 ccm. z wózkami: 1. Kestenberg (Harley Davidson 3 m. 58.61 s., szybkość średnia na godzinę 75,436 klm.

Cyclecary 1100 ccm.: 1. Wucow (D'Yrsan) 4 m. 11,49 s., szybkość średnia na godzinę 71,859 klm.

Przebieg wyścigu samochodów.

Należy tu nadmienić, że publiczność miała pewną rozmaitość skutkiem tego, że po motocyklach szły sportowe „Daimlery", potem niespodziewanie ów trzykołowiec, później „Bugatti" Januszkowskiego, znów „Daimler" Erlicha — i znów „Bugatti" — potem nagle „Zbrojovka" — potem świetnie jadący Widawski na „Austro Daimlerze" i jeszcze lepiej na tejże maszynie jadący Adam hr. Potocki, a później Reim, który uczynił wielką krzywdę znanej marce „Lancia", potem znów dwa „ADR'y" — i znów motocykle.

Dopiero potem przyszła kolej na piękną jazdę hr. Mycielskiego na „Bugatti" i — dramatyczną — Jana Rippera. Wyścigowe „Bugatti" mistrza Polski, odmówiło służby wskutek urwania się śrub przy głowicy korbowodu i rozbicia karteru. Manometr został rozbity, kierowca przybył na metę obryzgany oliwą.

Jan Ripper musiał mieć wspaniały start, jeżeli od pół mety finiszując bez motoru, samym rozbiegiem — wśród wiekiej ciszy swojej bezgłośnej maszyny i ciszy wśród zdumionych widzów — uzyskał jednakowoż zadziwiającą średnią — 120,514 klm./godz.

Można przypuszczać, że miał wielkie szanse na zostanie tryumfatorem dnia, a w każdym razie poprawiłby swój zeszłoroczny wynik na tymże Płaskim Wyścigu pod Łodzią. (Wynik ten wynosił wtedy 147,747 klm./godz.).

Dwa nowe rekordy.

Obecnie jednak zatriumfował startujący zaraz po Ripperze znakomity kierowca, inż. Henryk Liefeldt, na wyścigowcu „Austro - Daimler". Czas jego—1 min. 49,69 sek., i szybkość 164.098 klm./godz., stanowią nowy rekord wyścigu łódzkiego. Publiczność przyjęła zwycięzcę huraganem oklasków.

Jednak jeszcze na pół godziny przed temi wielkiemi owacjami dla p. Liefeldta witano inny rekord, również zrobiony na „Austro - Daimlerze", mianowicie rekord szybkości pań, pobity przez p. Marję Koźmianową. Jej czas był 2 min. 37,02 sek., a szybkość 114,635 klm./godz. (W roku ubiegłym z pań startujących w wyścigu pod Łodzią miała najlepszy czas na „Austro-Daimlerze" p. Halina Poznańska — 102,620 klm./godz.).

Po tym wielkim ewenemencie od był bieg na nowonabytej — i być może wskutek tego niedostatecznie jeszcze opanowanej wyścigówce „Bugatti" hr. Maurycy Potocki, uzyskując szybkość 142,586 klm./godz.

Klasyfikacja samochodów.

Wobec tego klasyfikacja samochodów wypadła w poszczególnych kategorjach, jak następuje:

Samochody sportowe.

Kat. 1100 ccm.: 1. Kuczewski (Zbrojovka) 4 m. 54,60 s., szybkość średnia na godzinę 61,099 klm.

Kat. 1500 ccm.: 1. Januszkowski — K.K.A. (Bugatti) 2 m. 24,79 s., szybkość średnia na godzinę 124,315 klm.

Kat. 2000 ccm.: 1. Ebenzyther (Bugatti) 3 m. 48,92 s., szybkość średnia na godzinę 78,630 klm.

Kat. 3000 ccm.: 1. Adam hr. Potocki — A.P. (Austro-Daimler) 2 m. 15,16 s., najlepszy czas i rekord samochodów sportowych, szybkość średnia na godzinę 133,175 klm. (poprzedni rekord: Cieński na samochodzie Austro Daimler 2 m. 34,55 s.); 2. Widawski — A.P. (Austro-Daimler) 2 m. 18,80 s.; 3. pani Koźmianowa — A.P. (Austro-Dai-

mler) 2 m. 37,02 s.; 4. Koziański — K.K.A. (Austro-Daimler) 2 m. 42,80 s.; 5. Maurycy hr. Potocki — A.P. (Austro-Daimler) 2 m. 43,30 s.; 6. Eisert — Ł.A.K. (Austro-Daimler — kabriolet) 2 m. 50.61 s.; 7. Erlich (Austro-Daimler) 3 m. 16,20 s.; 8. Reim — K. K. A. (Lancia) 3 m. 57,90 s.

Samochody wyścigowe.

Kat. 1500 ccm.: 1. Mycielski — M.K.A. (Bugatti) 2 m. 06,27 s., szybkość średnia na godzinę 142,551 klm.; 2. Jan Ripper — K.K.A. (Bugatti) 2 m. 29,36 s.

Kat. 3000 ccm.: 1. Liefeldt — A. P. (Austro-Daimler) 1 m. 49,69 s., najlepszy czas dnia i rekord konkursu, szybkość średnia na godzinę 164,098 klm. (poprzedni rekord: Szwarcstein na samochodzie Bugatti 1 m. 57,97 s.); 2. Maurycy hr. Potocki — A.P. (Bugatti) 2 m. 06,24 s.

Nagrody.

Około godziny 9-tej wieczorem w pięknych salonach Łódzkiego Automobilklubu odbyło się ogłoszenie wyników i rozdanie nagród. Ogółem zostało rozegranych 7 nagród dla kierowców samochodów, oraz 4 nagrody dla zwycięzców motocyklowych.

Nagrodę Automobilklubu Polski za najlepszą bezwzględną szybkość dnia otrzymał p. inż. Henryk Liefeldt, AP. na wozie „Austro-Daimler", 164.098 klm./godz.

Nagrodę Łódzkiego Automobilklubu dla zwycięzcy w klasie samochodów sportowych otrzymał p. dr. Adam Potocki, KKA, na „AD", 133,175 klm./godz.

Nagrodę prezesa ŁAK p. K. W Scheiblera za drugą najlepszą szybkość dnia dla zawodnika, który nie otrzymał żadnej z dwuch nagród poprzednich, otrzymał p. Maurycy Potocki, AP, na „Bugatti", 142,586 klm./godz.

Nagrodę wiceprezesa ŁAK dr. Schichta dla pani, która osiągnęła największą szybkość dnia i nie zdobyła żadnej z poprzednich nagród otrzymała pani Marja Koźmianowa, AP na „AD", 114,635 klm./godz.

Nagrodę komisji sportowej ŁAK dla swojego członka otrzymał p. Harry Eisert, ŁAK na „AD". 105,634 klm./godz.

Nagrodę „Vacuum Oil Company" za bezwzględną najlepszą szybkość dnia otrzymał p. Henryk Liefeldt.

Nagrodę „Grand Hotelu" za drugi najlepszy wynik w kategorji samochodów sportowych otrzymał p. Jerzy Widawski na samochodzie „AD", 129,682 klm./godz.

Lista zwycięzców motocyklowych przedstawia się nieco jednostajnie:

Nagrodę ŁAK otrzymał pan Walter Steinert, nagrodę p. Adolfa Kebscha otrzymał p. Walter Steinert..., nagrodę za najlepszy bezwzględny czas dnia — p. Walter Steinert... i nagrodę za najlepszy czas dnia motocykli z przyczepką... także p. Walter Steinert.

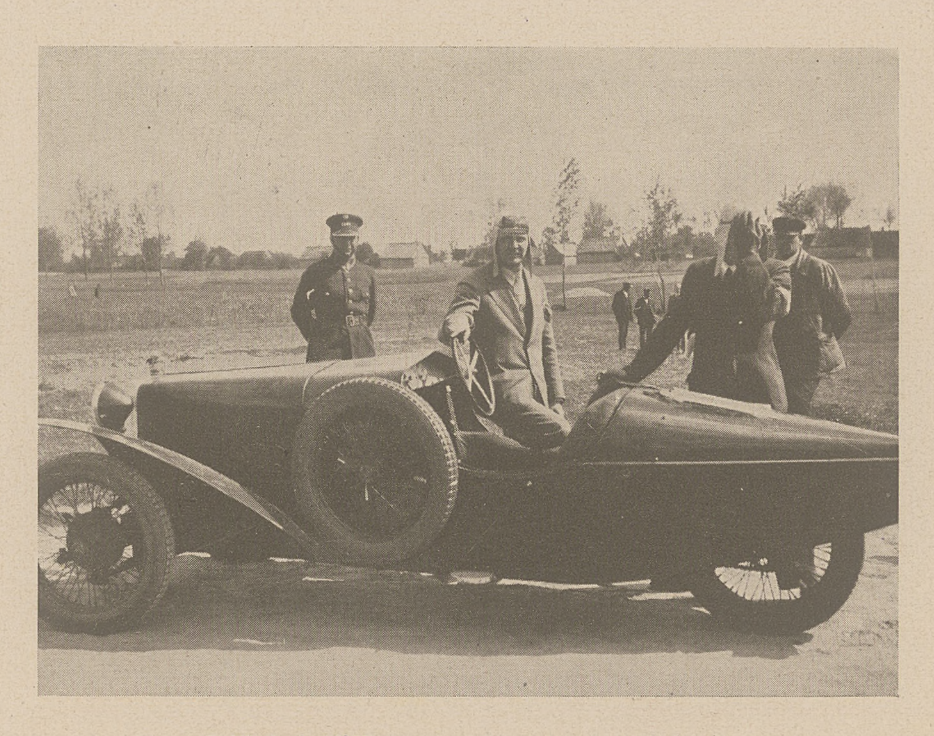
Wielka zasługa Ł.A.K.

Po ogłoszeniu wyników i rozdaniu nagród odbyło się zebranie towarzyskie, z początku w salonach klubowych, a następnie — w wielkiej sali Grand Hotelu. Wielkie święto automobilowe w Łodzi skończyło się dla jego uczestników huczną i szczerą zabawą — i wielkiem zmęczeniem po wysiłku turystycznym zjazdu gwiaździstego i po niesłychanem napięciu i emocjach wyścigu.

Bylibyśmy niesprawiedliwi, gdybyśmy w końcu nie podkreślili, że pod względem sprawności i ładu w organizacji i w samem przeprowadzeniu obu imprez i wszystkich licznych, związanych z nią trudności — Łódzki Automobilklub stanął bodaj na największej wysokości zadania.

Zasię dwa nowe rekordy na tym wyścigu padły — i mogły paść jedynie dlatego, że tak wiele nakładu pracy i środków włożono w zapewnienie zawodnikom i ich maszynom — pierwszorzędnego toru wyścigowego.

Stanisław Strumph Wojtkiewicz.



Trójkołowiec d'Yrsan osiągnął szybkość 71,8 km/godz.



WSPANIAŁY SUKCES INŻ. LIEFELDTA

Rozegrany w dniu 11 maja klasyczny wyścig górski na trasie Zbraslav —Jiloviste, który był pierwszą imprezą, liczącą się do Mistrzostwa górskiego Europy, przyniósł wielki sukces polskiego sportu samochodowego i barw Automobilklubu Polski. Pierwszy Mistrz Polski inż. Henryk Liefeldt wywalczył tam, w niezwykle silnej międzynarodowej konkurencji, drugie miejsce w ogólnej klasyfikacji wyścigu, wykazując tym sposobem, że Polska również posiada utalentowanych i rutynowanych kierowców, mogących stawić czoła najsławniejszym europejskim mistrzom kierownicy. Lepszy czas od Liefeldta zrobił tylko super-as górskiej jazdy, nieporównany Hans Stuck, a zato w pobitem polu pozostały takie sławy, jak Caracciola, Arco, Hartmann, Burgaller i wielu innych. Prasa zagraniczna, głównie czechosłowacka i niemiecka, pisząc o stylu i klasie jazdy Liefeldta przyrównuje go jedynie do Stucka, wyrażając przytem przekonanie, że znakomity kierowca polski jest jednym z najbardziej utalentowanych jeźdźców europejskich doby obecnej.

Wyścig Zbraslav — Jiloviste rozegrany został na świetnej, przeważnie asfaltowanej trasie, na dystansie 5600 metrów ze średniem wzniesieniem 6%. W zawodach brały udział samochody wyścigowe i sportowe, oraz motocykle w ogólnej liczbie 115 pojazdów. Konkurs podzielony był na dwie imprezy: narodową i międzynarodową, przyczem w tej ostatniej uczestniczyło 56 współzawodników. Cyfry te dają najlepsze wyobrażenie o rozmiarach i powadze konkursu.

Najlepszy czas dnia i nowy rekord trasy ustanowił Stuck na samochodzie wyścigowym Austro-Daimler, bijąc swój własny zeszłoroczny wyczyn o 1/10 sekundy. Czas jego wyniósł 2 m. 45,7 sek., co odpowiada szybkości przeciętnej 124 klm./godz. Jak więc widzimy trasa klasycznego wyścigu czeskiego zezwala na rozwinięcie dosyć znacznej szybkości, skutkiem czego jest ona bardzo niebezpieczna i wymaga wyjątkowych zdolności kierowcy oraz znakomicie skonstruowanego samochodu.

Liefeldt, który stylem swej jazdy wcale nie ustępował Stuckowi, uzyskał rezultat zaledwie o 4 sekundy gorszy, co całkowicie złożyć należy na karb tej okoliczności, że jego Austro-Daimler, wyposażony w taki sam silnik co wóz zwycięzcy, był cięższy o 70 kg. W wyścigu górskim, gdzie bieg samochodu jest wielokrotnie hamowany i przyspieszany, tak wielka różnica w ciężarze nie mogła nie zaważyć na ostatecznym rezultacie, tembardziej jeszcze, że wyścig rozpoczynał się ze startu stojącego. To też stwierdzić trzeba, że pierwszy zagraniczny występ inż. Liefeldta zakończył się sukcesem, jakiego nie notowaliśmy jeszcze we wspaniałej karjerze sportowej pierwszego Mistrza Polski, ani nawet w historji polskiego sportu automobilowego.

Organizacja wyścigu stała na bardzo wysokim poziomie, co inż. Liefeldt specjalnie podkreślił, udzielając nam swoich wrażeń. Zainteresowanie publiczności było naturalnie ogromne, tak że wyczyn naszego znakomitego kierowcy spełnił również ważne zadanie propagandowe.

Najlepsze rezultaty wyścigu w poszczególnych klasach wypadły następująco:

W klasie samochodów wyścigowych: 1. Stuck (Austro - Daimler) 2 min. 45,7 sek.; 2. Liefeldt (Austro-Daimler) 2 m. 49,8 s.; 3. Hartmann (Bugatti) 2 m. 55,5 s.; 4. Arco Zinneberg (Mercedes Benz) 2 m. 55,6 s.

W klasie samochodów sportowych: 1. Caracciola (Mercedes Benz) 2 m. 52,7 s.; 2. Burgaller (Bugatti) 3 m. 06,5 s.; 3. Spandel (Mercedes Benz) 3 m. 20,5 s.

W klasie motocykli: 1. Runtsch (Douglas) 3 m. 01,4 s.; 2. Liska (Premier) 3 m. 14,4 s.; 3. Bauhofer (D. K. W.) 3 m. 15,1 s.

Marjan Krynicki.

Inż. RYSZARD MINCHEJMER

Ruch samochodowy w konwencjach międzynarodowych

Uprawianie automobilizmu sportowego czy też turystycznego, stanowiące źródło radości i rozkoszy dla coraz liczniejszych rzesz, nie jest — jak każda zresztą przyjemność — pozbawione kolców. Gdy się już przebrnęło Scylle i Charybdy kłopotów zebrania gotówki, dostosowania do rad i wskazówek „dobrze" życzących znajomych i przyjaciół, zdecydowania się, czego się właściwie samemu chce, i gdy wreszcie po długich pertraktacjach i targach z przedstawicielami firm, zostało się posiadaczem dawno upragnionej maszynki, człowiek chciałby już tylko mocno zaczerpnąć tchu, chwycić za kierownicę i popędzić pełen radości w przestrzeń...

Ale tu dopiero przekonywa się, ile to, jakby wbrew głoszonym hasłom wolności obywatelskiej — przerozmaitszych przepisów, regulaminów, ustaw i rozporządzeń krępuje swobodę ruchów człowieka i wyciska z jego ust nie jedno brzydkie słowo. Tu nie wolno tego, tam znowu czego innego, tu masz jeździć tak, ówdzie inaczej, a najgorszy już kłopot z rozmaitemi papierkami, świadectwami i dokumentami, gdyż nawet posiadanie „tryptyku" dla spraw celnych, paszportu dla wylegitymowania się, no... i pieniędzy — nie wystarcza żeby samochodem wydostać się za granicę. Ale cóż? — trudno, trzeba tę rzecz chłodno wziąć pod rozwagę i zdać sobie sprawę, że przecież w imię bezpieczeństwa publicznego i usprawnienia ruchu, aby wszyscy mogli według sprawiedliwości z niego korzystać, konieczne jest stworzenie specjalnych norm, które każdy wchodzący do rodziny automobilowej poznać i szanować musi.

Inna rzecz, że automobiliści, którym już naprawdę ciasno w granicach własnego kraju, mają zupełne prawo dbać o to, by przy tem nakładaniu więzów istotne ich interesy nie doznały uszczerbku i dlatego już prawie przed ćwierćwieczem, w zaraniu samochodu, miarodajne czynniki, reprezentujące automobilizm, zajęły się gorliwie zagadnieniami związanemi z międzynarodowym ruchem samochodowym. Dzięki inicjatywie, podjętej w roku 1907 przez Międzynarodowy Związek Uznanych Automobilklubów, została na konferencji dyplomatycznej w Paryżu w październiku 1909 r. zawarta i podpisana Międzynarodowa Konwencja dotycząca ruchu samochodowego, którą przyjęło i podpisało 37 państw, a do której Polska przystąpiła w roku 1921, za sprawą Automobilklubu Polski, a przedewszystkiem nieodżałowanego Stanisława Grodzkiego.

Punkt wyjścia Konwencji 1909 r. był następujący: ze względów bezpieczeństwa publicznego i ochrony dróg, wszystkie państwa ustaliły określone normy i warunki, dotyczące konstrukcji i stanu technicznego pojazdów, oraz wymagające pewnych uzdolnień od kierowców, i wydają im odpowiednie dokumenty, stwierdzające dopuszczenie do ruchu danej maszyny i pozwalające kierowcom na prowadzenie samochodu w obrębie swych granic. Jest rzeczą oczywistą, że takie dokumenty, wydane na mocy przepisów wewnętrznych przez jedno państwo, nie byłyby już ważne na terenie drugiego, co pociągałoby za sobą, w razie wyjazdu samochodem do ościennego kraju, konieczność każdorazowego wyrabiania nowych papierów.

Trzeba więc było utworzyć jakiś międzynarodowy dokument, którego ważność podczas przejściowego pobytu zagranicą, uznawałyby układające się państwa.

Konwencja 1909 roku stworzyła właśnie tak zwane „Międzynarodowe Świadectwo Drogowe" — „Certificat International de Route", wydawane przez organa państwowe, lub upoważnione do tego organizacje, i ustaliła pewne minimum wymagań dla kierowców i maszyn, które miałyby być dopuszczone do międzynarodowego ruchu. Usunęło to radykalnie poprzednie trudności, nie było jednak rozwiązaniem najlepszem i posiadało tę niedogodność, że „Międzynarodowe Świadectwo Drogowe" było dokumentem wspólnym i dla maszyny i dla przywiązanego do niej przez to kierowcy, co w praktyce okazało się źródłem wielu kłopotów.

Dlatego też Międzynarodowa Konferencja Klubów Automobilowych w Paryżu w październiku 1921 r. powzięła uchwałę, by dotychczasowy jeden dokument zastąpić dwoma odrębnemi: oddzielnym dla maszyny, a oddzielnym dla kierowcy, co zostało też ostatecznie urzeczywistnione postanowieniami nowej „Międzynarodowej Konwencji dotyczącej ruchu samochodowego", zawartej na Konferencji Dyplomatycznej w Paryżu, w dniu 24 kwietnia 1926 r., ratyfikowanej przez Polskę i ogłoszonej w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 21 z dnia 27 marca r. b., a wchodzącej u nas w życie z dniem 24 października r b. Odtąd dla maszyny trzeba będzie wyrabiać tak zwane „Międzynarodowe Świadectwo Samochodowe" (Certificat Interna-

tional pour Automobiles), a dla kierowcy „Międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie" (Permis International de conduire).

Konwencja ta zmieniła nieco wymagania techniczne dla maszyn i zaprowadziła obowiązek czerwonego światła z tyłu samochodów, czego dotąd w ruchu międzynarodowym nie było.

Co do kierowców, to przewidziane są dla nich trzy kategorje pozwoleń upoważniających do prowadzenia: A) samochodów lżejszych niż 3500 klg., B) cięższych niż 3500 klg., oraz C) motocykli z wózkiem lub bez niego.

Gdy już mowa o dokumentach, wspomnieć należy, że Konwencja 1926 r., analogicznie do Konwencji z 1909 r., wymaga, by samochód udający się do obcego kraju posiadał obok swych zwykłych znaków rejestracyjnych, także znany już powszechnie znak, wskazujący kraj z którego pochodzi.

Rzeczą natomiast zupełnie nową w Konwencji z r. 1926 jest wzajemne zobowiązanie się układających się państw do udzielania sobie wiadomości, dotyczących ustalenia tożsamości posiadaczy międzynarodowych dokumentów samochodowych, którzy spowodowali poważniejszy wypadek lub podlegają karze za przekroczenie przepisów ruchu. Również zobowiązuje Konwencja do wzajemnego podawania do wiadomości zainteresowanych państw nazwisk i adresów osób, którym międzynarodowe dokumenty zostały odebrane.

Nietylko jednak sprawą dokumentów i znaków samochodów obcokrajowych zajęły się międzynarodowe konwencje, bo już Konwencja z r. 1909 uregulowała po raz pierwszy tak dawno i szeroko dyskutowaną sprawę znaków ostrzegawczych o niebezpieczeństwie, wprowadzając cztery zasadnicze znaki w postaci znanych powszechnie symbolicznych rysunków, umieszczonych na okrągłych tarczach.

W tym względzie Konwencja z r. 1909 korzystała z olbrzymiej pracy, dokonanej tylko co w r. 1908 na I-szym Międzynarodowym Kongresie Drogowym w Paryżu. W sprawozdaniach tego Kongresu dyskusje nad prostą na pozór sprawą znaków ostrzegawczych, zajmują kilkadziesiąt stron zwartego druku!

Jednakże międzynarodowe uregulowanie ruchu tylko samochodowego nie rozwiązuje sprawy ruchu drogowego i jeżeli chcemy naprawdę mówić o uregulowaniu na terenie międzynarodowym niezbędnych i zasadniczych zagadnień ruchu, należy jeszcze nie jedno ustalić w formie takiego, czy innego układu międzynarodowego, obejmującego ruch konny, rowerowy, pędzenie zwierząt, ruch pieszy i t. d.

Już na wspomnianej poprzednio Międzynarodowej Konferencji Klubów Automobilowych w r. 1921, uznano, że można przystąpić do międzynarodowego uregulowania szerszego już zakresu zagadnień ruchu, nietylko samochodowego, ale i ogólnego i postanowiono starać się o gruntowne zreformowanie dotychczasowej konwencji, rozszerzając ją na całość ruchu drogowego.

Wobec tego rząd francuski, jako depozytarjusz archiwum Konwencji z r. 1909, podjął się opracowania przez organa techniczne tego zagadnienia przez sformułowanie odpowiednich projektów i zorganizowanie międzynarodowej konferencji. Do współpracy w tej sprawie przyłączyła się również i Liga Narodów, mianowicie utworzony przez nią, Specjalny Komitet do spraw ruchu drogowego, wyłoniony w roku 1923 z „Doradczej komisji do spraw komunikacyjnych i tranzytowych".

Uzgodnione projekty stały się przedmiotem obrad wielkiej konferencji dyplomatycznej przedstawicieli 57 państw, otworzonej uroczyście w dniu 20 kwietnia 1926 r. w Ministerjum Spraw Zagranicznych, na Quai d'Orsay w Paryżu.

Polska reprezentowana była przez ś. p. hr. Aleksandra Szembeka, przedwcześnie zgasłego Radcę Ambasady Polskiej w Paryżu, p. Oswalda Kermenica, Radcę Komisarjatu Generalnego w Gdańsku, oraz przez autora niniejszego artykułu.

Po uciążliwych czterodniowych debatach, w nocy 24 kwietnia podpisane zostały wreszcie *dwie* nowe konwencje: jedna, obszerna, dotycząca specjalnie ruchu samochodowego, druga krótka, dotycząca ruchu drogowego wogóle.

Zdawałoby się, że najlepiej byłoby stworzyć jednakowe dla wszystkich krajów przepisy ruchu, bo usunęłoby się trudne dla przybyszów z zagranicy zapoznanie się z nowemi dla nich zasadami i przepisami, oraz ciągłe „niebezpieczeństwa" narażania się na karę, — z drugiej zaś strony zyskałyby na tem i czynniki odpowiedzialne za bezpieczeństwo i porządek na drogach, bo nie miałyby kłopotu z cudzoziemcami, którzy, wskutek niedostatecznej znajomości miejscowych przepisów, stają się nieraz powodem wypadków i zamieszania.

Ideał ten dałby się może osiągnąć, gdyby samochód był jedynym składnikiem ruchu drogowego, i od samego zarania jego pojawienia się o tem myślano. Ogólne jednak zasady ruchu drogowego są w poszczególnych krajach rezultatem odwiecznych nieraz nawyków i zwyczajów, oddawna już w tej czy innej formie ustalonych.

Przecież na terenie Królestwa Kongresowego przeszło sto lat temu, już w roku 1822, wydane zostały: „Postanowienia obejmujące przepisy porządkowe względem dróg bitych", a od dnia 26 kwietnia 1825 r. weszły w życie: „Rozporządzenia zastrzegające, że jadący drogami publicznemi w prawo mijać się mają".

Lecz trzeba zaznajomić się z terenem obrad międzynarodowych, by wiedzieć z jakim uporem i stanowczością bronią delegaci interesów swych krajów, chcąc

przeforsować i narzucić innym przyjęte u siebie zasady i normy, i nie chcą z drugiej strony dopuścić przyjęcia klauzul, które wymagałyby zbyt dalego idących reform i wyrzeczenia się zakorzenionych nawyknień. Oprócz tego są państwa, gdzie władze ogólne mogą decydować tylko w zakresie ruchu samochodowego, a ruch np. konny, normowany jest przez poszczególne kraje, nawet przez samorządy (Niemcy, Szwajcarja i t. d.). Nic więc dziwnego, że konwencja z 1926 r., a zwłaszcza konwencja dotycząca ogólnego ruchu drogowego, musiała narazie z konieczności pójść na daleko idące kompromisy, i ograniczyć się do uregulowania tylko najbardziej ogólnych, ale nie mniej ważnych zagadnień.

Nie załatwiono chociażby tak istotnej sprawy, jak jednolitego kierunku ruchu, ograniczając się do wymagania, żeby on był jednaki na całem terytorjum danego kraju. Pozatem ustalono tylko zasady wymijania się, wyprzedzania i prawa pierwszeństwa na skrzyżowaniach dróg, przy danym obowiązującym kierunku ruchu; ustalono, że każdy pojazd na drodze publicznej musi mieć kierowcę, a zwierzęta przewodnika, którzy muszą stale być w takiem położeniu, by panować nad pojazdem, oraz, że każdy pojazd z nastaniem zmroku musi posiadać z przodu przynajmniej jedno białe światło, umieszczone od strony, po której odbywa się wymijanie, a rowery — z tyłu, o ile nie światło, to przynajmniej urządzenie z odbijającą światło czerwoną powierzchnią.

Ujęto też wreszcie w formie przepisu, utartą już zresztą oddawna w życiu zasadę, że chociaż biedny przechodzień ma na równi z innemi użytkownikami niezaprzeczone i wolne prawo do korzystania z dróg publicznych, to jednak zawsze musi ustąpić z drogi nietylko pojazdom, ale również nawet jucznym zwierzętom.

Jak na międzynarodowe uregulowanie ruchu drogowego, to właściwie jeszcze niewiele, ale w każdym razie i to ma już sporą wartość, przytem nie należy tracić nadziei, że w miarę rozwoju międzynarodowych stosunków komunikacyjnych, da się niejedno uzgodnić, jak chociażby np. sprawę jednolitego znakowania dróg i odległości, której załatwienie, sądząc z panujących opinij, byłoby w niedługim czasie nietrudne.

Bez porównania więcej konkretnych rezultatów osiągnięto w Konwencji dotyczącej ruchu samochodowego. Poza wzmiankowaną już sprawą dokumentów, ustalono, że każdy samochód powinien posiadać oprócz tylnego czerwonego światła dwa białe światła z przodu, z których przynajmniej jedno powinno być w stanie oświetlić dostatecznie jasno drogę na przestrzeni nie mniejszej niż 100 metrów, oraz, że przy spotkaniu z innemi pojazdami lub przechodniami, należy gasić lub opuszczać oślepiające światła.

Ustalono również ostatecznie formę znaków ostrzegających przed niebezpieczeństwem, przyjmując dla tarcz postać trójkąta równobocznego i to dlatego, że jego kształt jest dobrze widoczny, łatwo rzuca się w oczy i może być bez jakichkolwiek trudności zastrzeżony jedynie dla tych właśnie znaków, co ułatwi ich rozpoznawanie i usunie niebezpieczeństwo poplątania z reklamami.

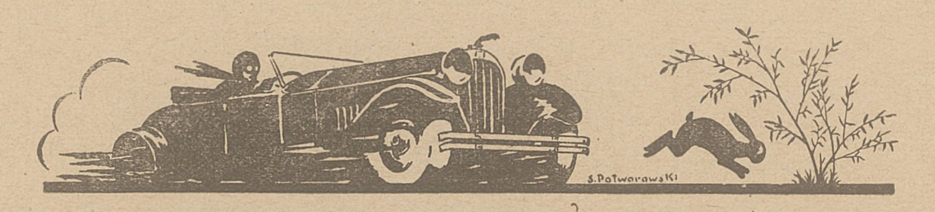
Przyjęto też odrębny specjalny znak — rysunek lokomotywy, dla oznaczenia niestrzeżonych przejazdów kolejowych w poziomie drogi, wychodząc z założenia, że kierowca, mając przed oczyma ogólny znak ostrzegający przed przejazdem, a nie widząc zamkniętej barjery, — której w danym wypadku na niestrzeżonym przejeździe wogóle niema, może być przekonany, że przejazd jest wolny i dostać się pod pociąg.

Przewidziano także, że w okolicach o bardzo ostrym klimacie, gdzie ustalone przez konwencję znaki nie mogą być zastosowane, czy to np. z powodu silnych wiatrów lub szarugi, albo zalepiania przez śnieg, można umieszczać ogólny znak ostrzegawczy w postaci trójkąta z wykrojnym środkiem, jak to szeroko stosują w Skandynawji.

Jeżeli chodzi o stosunki polskie, to jesteśmy w tem szczęśliwem położeniu, że nowa, wchodząca w życie konwencja, nie będzie wymagała wprowadzenia specjalnych zmian do obowiązujących u nas obecnie przepisów, które stworzone zostały właśnie już na podstawie materjałów tej konwencji.

Wprowadzenie nowych międzynarodowych dokumentów, oddzielnych dla samochodu i kierowcy, będzie niewątpliwie powitane z zadowoleniem przez naszych automobilistów, którzy pragną wyruszyć w dalszy świat.

Na zakończenie, — wiedzcie automobiliści polscy, że jeżeli spotkacie samochód, na którego tabliczce ujrzycie literę „V" będzie to maszyna watykańska, gdyż państwo Watykanu zgłosiło w grudniu 1929 r. przystąpienie do Międzynarodowej Konwencji z dn. 24 kwietnia 1926 roku i obrało literę „V" jako znak wyróżniający.



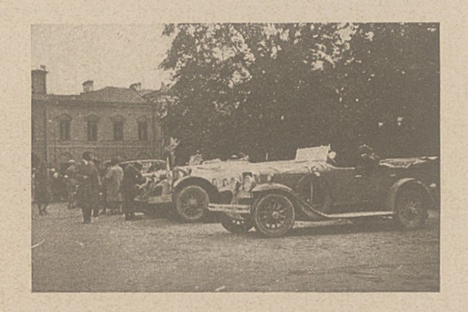
Wrażenia z











Łuck — Lwów — Lublin — Łuck. cztery słowa, właściwie nazwy, a tyle da się wstawić w te ramy. Tędy bowiem biegła trasa pierwszego raidu, zorganizowanego przez Wołyński Klub Automobilowy.

Klub ten, choć jest jednym z najmłodszych klubów automobilowych w Polsce, okazuje już w pierwszych swoich poczynaniach wiele energji, zapału i ambicji. A to wiele znaczy. Za ambicją idzie bowiem zawsze rozwój, przed Wołyńskim Klubem Automobilowym stoi zatem otworem droga zwycięstw i triumfów.

Zanim przystąpię do opisu i scharakteryzowania przebiegu samego raidu, słów kilka chciałbym poświęcić jego inicjatorom i wykonawcom zarazem. Mam na myśli panów, którzy zespoleni w zarządzie klubu tworzą doskonałą, niemal idealną podstawę i gwarancję dalszego jego rozwoju. Inż. Franciszek Księżopolski, dyrektor wołyńskiej dyrekcji robót publicznych w Łucku i jednocześnie wiceprezes klubu otacza go opieką ojcowską, a zarazem prawno państwową, pomagając w ten sposób niesłychanie w organizacji klubu. Nawet lokal klubu mieści się chwilowo w gmachu dyrekcji. Osią sportowej działalności klubu jest wiceprezes komisji sportowej p. Ksawery Lecewicz. Człowiek ten duszę całą i czas wolny, obok wielkiego wyrobienia sportowego, poświęca klubowi. Był jednocześnie jednym z organizatorów raidu i wicekomandorem, a z zadania swego wywiązał się znakomicie, stawiając odrazu raid wołyński na wysokim poziomie sportowym. Trzecim jest p. inż. Mikołaj Grigorjew, wicekomandor techniczny raidu, który do ostatniego szczegółu przygotował raid nietylko organizacyjnie, ale i technicznie. Wszyscy ci panowie żyją myślą o klubie, gdy tego zachodzi potrzeba pełnią funkcję urzędników, gdyż Wołyński Klub jest jeszcze za ubogi na posiadanie odpowiedniego biura, jednem słowem podtrzymują i budują podstawy wołyńskiego klubu, jako poważnej placówki sportu automobilowego.

Powracając do strony organizacyjno-technicznej raidu, to odbył się on w dniach 27, 28 i 29 maja ze startu w Łucku, jako siedzibie Wołyńskiego Klubu Automobilowego. Komandorem raidu był p. Hulewicz, wicekomandorem p. Lecewicz, wicekomandorem technicznym inż. Grigorjew.

Mimo dość dużego zainteresowania się raidem wśród członków klubu, z powodu rozlicznych przeszkód startowało tylko 9 maszyn i 3 komandorskie. Niezgłoszenie się wielu maszyn i zawodników spowodowane było niepotrzebnym alarmem w ostatniej chwili ze strony niektórych członków klubu, że raid się nie odbędzie.

Do raidu stanęły przedewszystkiem trzy Tatry, kierowane cały czas przez właścicieli, członków klubu pp. Łada-Łobarzewskiego, inż. Przewłockiego i p. Marynowicza.

Citroen—Six, kierowany przez hr. Romerową z Warszawy, naprzemian z jej mechanikiem, od pierwszej chwili pojawienia się na starcie cieszył się szczerą i bezinteresowną sympatją gości i uczestników Pani Romerowa wstępnym bojem zdobyła sobie Wołyń i Wołyniaków. Śledzono cały czas z zaciekawieniem i powiedziałabym serdecznością przebieg jej jazdy.

Na lewo od góry: Park w Łucku. — Start pod Lwowem. — Start w Łucku. — Start pod Lublinem. — Park w Lublinie.

Raidu Wołyńskiego

Ford model 1929, kierowany był przez p. Kulikowskiego, przedstawiciela firmy.

Zakryty Chevrolet p. Schlemmera, prowadzony przez cały czas przez jego szofera, dałby się doskonale zastosować w rosyjskiem przysłowiu: „Ciszej jedziesz, prędziej będziesz". Bez rozgłosu i krzyku jechał bez punktów karnych przez cały czas, dając pełną satysfakcję swemu doskonałemu kierowcy.

Drugi Chevrolet, odkryty, stanowił znów dość poważny punkt zainteresowania raidu. Prowadziła go p. Ksienia Jesipow, która jednała sobie sympatję sędziów, kontrolerów i współzawodników zarówno urodą, jak i doskonałą jazdą. Szkoda tylko, że w ostatnim dniu oddała kierownicę swemu mechanikowi, tracąc szansę na plakietę za osobiste prowadzenie maszyny przez cały czas. Za to jej Chevrolet był stale na przodzie, choć kierowczyni opłaciła to trzydniowym postem, nie chcąc tracić czasu na jedzenie.

Auburn, którego prowadził p. Girar cały czas szedł doskonale, a dopiero ostatniego dnia na pół drogi przed Kowlem maszyna odmówiła posłuszeństwa i do 11-ej wieczorem nie zdołała dojechać do Łucka, choć ambitny kierowca nie chciał wycofywać się z raidu do ostatniej chwili i późnym wieczorem obiecywał dobrnąć do celu.

Oakland prowadzony przez p. Starczewskiego był chyba najkapryśniejszą maszyną z całego raidu. To sypał tempem wyścigowem, to znów stawał na pół godziny, łatając gumy i tak wkółko przez trzy dni. Nie spotkać p. Starczewskiego na drodze reperującego gumy było wprost niepodobieństwem.

W ciągu trzech dni raidu przebyto 970 klm., na co złożyły się 307 klm. pierwszego dnia, 316 klm. drugiego i 347 trzeciego.

Drugiego dnia wycofała się z raidu z powodu defektu Tatra p. Przewłockiego, a trzeciego Auburn p. Girara. Raid zakończyło zatem 7 maszyn, w tem pp. Marynowicz, Kulikowski i Jesipow bez punktów karnych.

Pierwszą nagrodę w próbie hamowania, ofiarowaną przez hr. Ledóchowskiego otrzymał Ford p. Kulikowskiego, zaś w próbie biegu płaskiego na piątym kilometrze pod Lublinem p. hr. Romerowa na Citroën Six.

Na usprawiedliwienie zawodników muszę nadmienić, że w czasie próby hamowania padał ulewny deszcz, co ogromnie utrudniało próbę, a „bieg płaski" wcale nie odbywał się na płaskim torze, gdyż takiego w dosłownem tego słowa brzmieniu niema w Lubelskiem na przestrzeni 3 klm. Był to właściwie zjazd z jednej pochyłości i wjazd na drugą, co ogromnie speszyło niektórych zawodników.

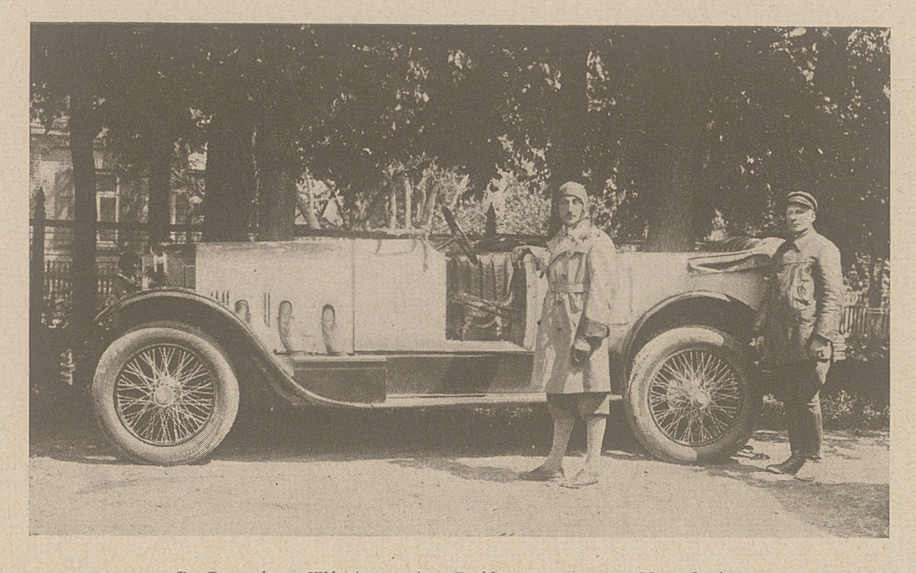
Organizacja raidu stała na wysokim poziomie. Na drogach we wszystkich mijanych województwach (o ironio!! z wyjątkiem wołyńskiego), panował porządek, dzięki obstawieniu przez policję i służbę drogową, które ponadto wskazywały kierunek jazdy. Szczególny porządek panował, jednak na drogach w województwie lwowskiem, co należy podnieść z wielkiem uznaniem przypisując to sympatji i zrozumieniu dla automobilizmu ze strony samego pana Wojewody hr. Gołuchowskiego.

We wszystkich parkach, oraz na etapach po drodze funkcjonowały sprawnie stacje benzynowe i olejowe firmy Standard Nobel i Vacuum Oil Company.

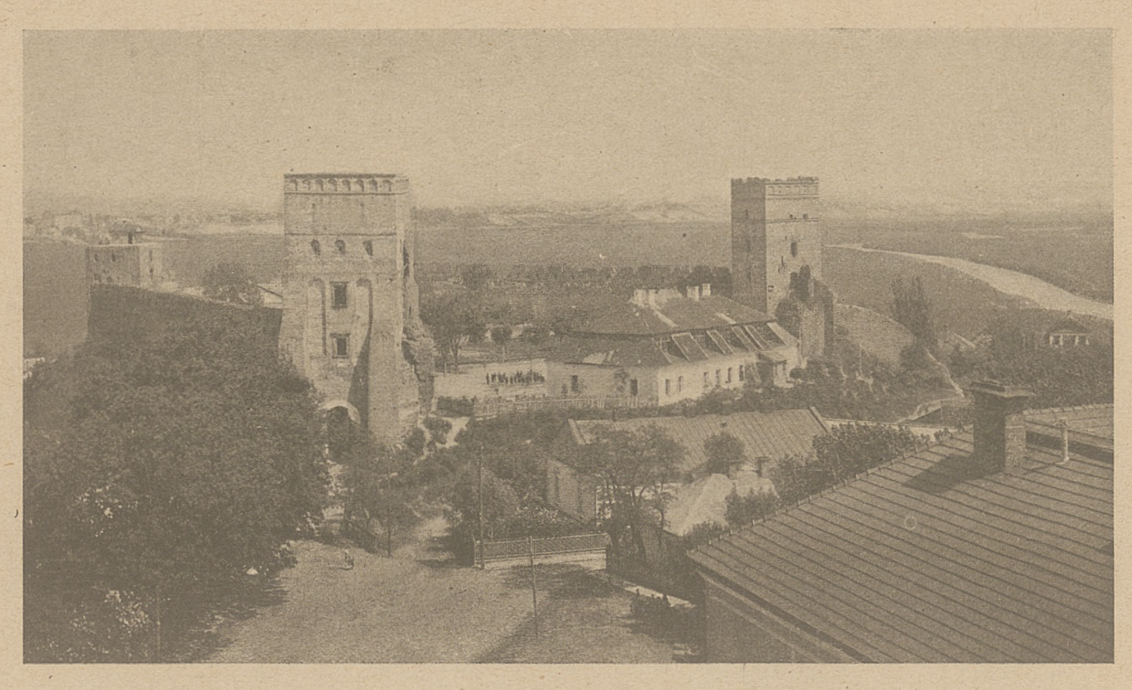
Ogromną pomoc przy organizacji parków, kwater, prób biegu płaskiego i próby hamowania okazały w pierwszej linji Małopolski Klub Automobilowy we Lwowie, nowopowstały Klub Automobilowy w Lublinie i dowództwo D.O.K. w Lublinie.

Raid zakończył się wspólną kolacją w kasynie obywatelskiem w Łucku, nastrój psuło to tylko, że wielu uczestników nie przybyło na nią z powodu przemęczenia, lub konieczności natychmiastowego powrotu do domów.

Marja Szachówna.



P. Lecewicz, Wicekomandor Raidu przy swym Mercedesie.



Łuck: Zamek (widok ogólny).

TRASA RAIDU WOŁYŃSKIEGO

Nie wiem dlaczego, ale na raid przywykliśmy patrzeć jedynie jako na imprezę czysto sportową i zdaje się, że będzie to z mojej strony może nawet pewnem zuchwalstwem, jeżeli ośmielę się stwierdzić, że na raid patrzę również pod kątem widzenia turystyki.

Zawsze uderzało mnie to, że opisywano barwnie i żywo na łamach prasy wrażenia z danego raidu, ale nigdy nie opisywano samej trasy. Ośmielę się sądzić, że organizowanie raidu ma prawdopodobnie na celu i spopularyzowanie pewnych szlaków automobilowych, dotychczas mniej, lub wcale nieznanych, a nie tylko danie uczestnikom pewnej sumy wrażeń. Nie wszyscy automobiliści mogą w danym raidzie uczestniczyć, a chętnie chcieliby się już po raidzie zapoznać z jego szlakiem, jako terenem czysto turystycznym.



Ujście kanału Bobrowieckiego (dopływ kanału Lubieszczyckiego) na Polesiu.

Naprzykład tegoroczny raid wołyński spełnił, mojem zdaniem, doniosłą rolę propagandy wśród automobilistów, choć części województw wołyńskiego, tarnopolskiego, lwowskiego, lubelskiego i poleskiego. Wykazał on, że te „odległe kresy“ o których u nas mówi się z niechęcią, jako o terenie turystycznym, a w Polsce Zachodniej niemal z przerażeniem, posiadają wcale niezłe szosy, na których na całych odcinkach można nawet rozwijać maksymalną szybkość wozów.

Raid wołyński był jakgdyby impulsem do wtargnięcia auta w te napół dziewicze lasy i łąki poleskie, tak rzadko niestety odwiedzane przez automobilistów. Z prawdziwą radością, choć było to połączone z dużemi i męczącemi objazdami, śle-

Piękność nowego Forda

FORDOR SEDAN

Nowy Ford jest naprawdę pięknym samochodem. Wszyscy podziwiają wysmukłe linje jego karoserji. Wyższa chłodnica, większe błotniki, mniejsze koła i grubsze opony są temi cechami, które podnoszą piękność nowego samochodu Forda.

Jedynie Ford daje coś tak doskonałego, jak n i e r d z e w i e j ą c a stal i n i e k r u s z ą c e się szkło przedniej szyby.

Nowy samochód Ford jest rzeczywiście samochodem wysokiej jakości. Jest on tak skonstruowany, że odpowiada wszelkim dzisiejszym pojęciom wygody i piękna.

Dziś jeszcze należy odwiedzić najbliższego upoważnionego przedstawiciela Forda i zażądać pokazu, — to nie obowiązuje do kupna. Najlepiej przekonać się osobiście.

Fordor Sedan, przedstawiony na rysunku, jest wśród samochodów osobowych Forda samochodem bardziej luksusowym. Listwa zdobiąca, biegnąca wzdłuż nadwozia, jeszcze mocniej uwydatnia jego smukły i niski kształt. Wnętrze karety Forda zapewnia wszelką wygodę.

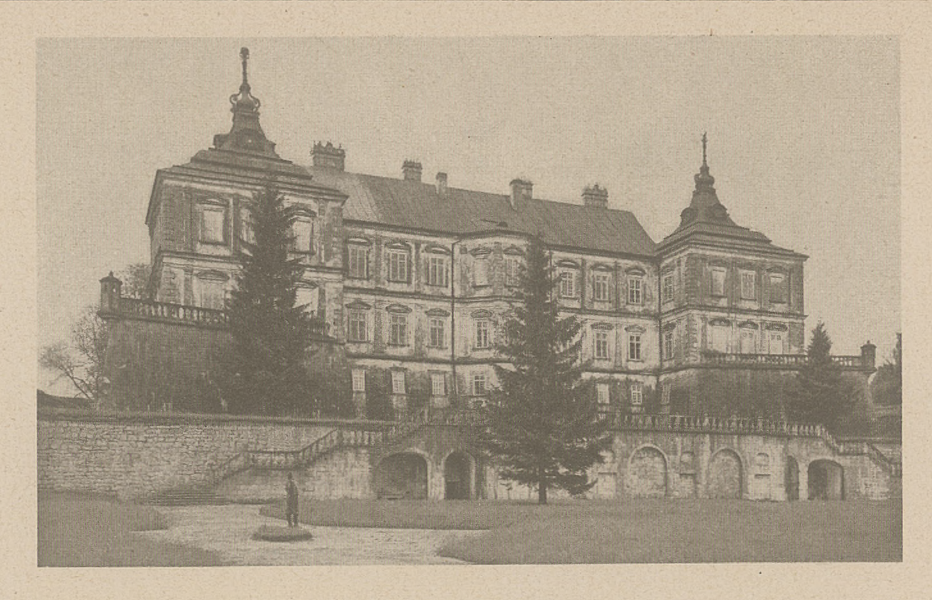


FORD MOTOR COMPANY.

dziliśmy na wielu odcinkach budowę nowych szos, lub remontowanie starych, co jest zapowiedzią coraz większego udostępniania naszych kresowych województw dla sportu automobilowego i wciągnięcia ich w orbitę popularnych szlaków automobilowych Polski. Raid wołyński zapoczątkował z doskonałym wynikiem ożywienie i pewne spolszczenie kresów wschodnio-południowych, zapoznając jednocześnie turystów automobilowych z pięknością i różnorodnością krajobrazu, tak mało dotychczas w Polsce znanego.

Powodując się temi spostrzeżeniami chciałabym opisać szczegółowiej samą trasę tegorocznego raidu wołyńskiego, który obok wyników sportowych, był niesłychanie ciekawym pod względem krajoznawczym. Różnił się on od innych raidów tem, że nie dobierał szos nalepszych. Szło raczej o zobaczenie danej okolicy czy miasta, aniżeli o przejechanie łatwiejszą drogą. I cel osiągnięto w zupełności — trasa była bardzo interesująca.

Z Łucka wyjechaliśmy na Równe,



Podhorce: Zamek (fasada tylna).

miasto o 35.000 mieszkańców ze starym zamkiem ks. Lubomirskich, zamienionym obecnie na szkołę. Dubno, najczystsze może z miast wołyńskich z ruinami ufortyfikowanego ongiś zamku ks. Ostrogskich z XVI wieku, ruinami pałacu ks. Lubomirskich z XVIII wieku, zniszczonym w czasie ostatniej wojny przez Austrjaków. Ciekawa Brama Łucka z XVI wieku, kościół Bernardynów z r. 1620, w stylu barokowym i stylowa synagoga z XVI wieku.

Mijamy Brody i wkraczamy na teren województwa tarnopolskiego. Trasa biegnie przez Podhorce, szosą między pałacem a kościołem. Pałac tutejszy to jeden z najciekawszych zabytków architektury XVII wieku w Polsce z piękną i harmonijną linją fasady. Posiada wyjątkowo piękny podwórzec i tarasami spadający park. Kościół znów to rotunda z XVIII wieku, pełen obrazów Czechowicza i Smuglewicza. Na terenie województwa tarnopolskiego mijamy jeszcze Złoczów, miasteczko o 13.000 mieszkańców, czyste i ładnie zabudowane z zamkiem z XVII wieku zamienionym obecnie na więzienie, który zachował jednakże otaczające go ongiś fortyfikacje. Śliczny kościół barokowy z XVII wieku.



Złoczów — kościół farny.

Wjeżdżamy na teren województwa lwowskiego i już do samego Lwowa nie spotykamy żadnego specjalnie ciekawego objektu.

Lwowa opisywać nie będę, bo go doskonale zna każdy szanujący się automobilista. Ciekawa za to była nazajutrz trasa ze Lwowa.

Jedziemy na *Jaworów*, który przywodzi na pamięć odrazu postać króla Jana Sobieskiego, tańczącego tu na kowalówny weselu. Wszystkie ulice i budynki miejskie przypominają zresztą ten fakt, bo każda ma w swojej nazwie coś z osobą króla związanego.

Przejeżdżamy Jarosław, miasto o 30.000 mieszk. z zazdrością stwierdzając, że jednak na terenie b. Królestwa miasta tej wielkości nie mają tak schludnego wyglądu. Kościół i klasztor Benedyktynów z r. 1622, otoczone fortyfikacjami, wznoszą się malowniczo na wzgórzu. Do zabytków miasta należy jeszcze zaliczyć ratusz z XVII wieku, kościół Dominikanów z r. 1627 i renesansowy dom rodziny Orsetti, zwany Starym Zamkiem.

Przed Tomaszowem Lubelskim mijamy granicę b. Galicji i jesteśmy „u siebie" to znaczy w województwie lubelskiem.

I znów trasa chcąc pokazać nam to co jest w Lubelskiem może najładniejszego, zarówno pod względem architektury, jak i historji, biegnie

przez Zamość. Miasto to założył w końcu XVI wieku Jan Zamojski, kanclerz króla Batorego, któremu też zawdzięcza ono ufundowanie kilku swoich monumentalnych budowli. Wjeżdżamy do miasta obok ceglanych murów tutejszej twierdzy, która w XVII i XVIII wieku wsławiła się obroną zwycięską przeciw Szwedom, Kozakom i Austrjakom. W r. 1866 została zniszczona przez Rosjan, a to co dzisiaj widzimy, są to tylko resztki dawnej świetności. Ratusz z XVII wieku i kolegiata z lat 1578—1693 są najpiękniejszymi budynkami w mieście. Dawny pałac Zamojskich zamienili Rosjanie na koszary.

Jedyną ozdobą Krasnegostawu jest kościół Jezuitów z r. 1795.

Po drodze mijamy jeszcze Fajsławice i Piaski i dojeżdżamy do Lublina na nocleg. Lublin, malowniczo położony nad Bystrzycą z zabytków posiada zamek z XI wieku, katedrę (dawny kościół Jezuitów) z XVI wieku z ciekawą zakrystją, przebudowany w stylu rokoko w XVIII wieku; kościół Dominikanów z XIV wieku. Brama Krakowska z 56 m. wysoką wieżą, zarówno jak i Brama Grodzka, jest pozostałością dawnych murów miejskich. W r. 1569 wsławił się Lublin podpisaniem tutaj unji między Polską a Litwą, a chwilę tę upamiętnia obelisk marmurowy, stojący na Krakowskiem Przedmieściu.

Po wyjeździe z Lublina kierujemy się do Łucka, nie mijając na terenie województwa lubelskiego żadnego większego miasta. Skonstatować jednak należy z uznaniem, że województwo to nadaje się doskonale do odbywania po niem wycieczek. Falisty teren, naogół dobre szosy i piękne lasy tworzą miły dla oka krajobraz, rzadko gdzie w centralnej Polsce spotykany.

Tego dnia przecięliśmy jeszcze województwo poleskie, jadąc szosą Brześć — Kowel i mając cały czas przed oczami piękny, trochę dziki i malowniczy krajobraz poleski. Szuwary, łąki, przecinane jeziorami i zamknięte ścianą lasów, tak rzadko już gdzie dzisiaj spotykana cisza przyrody przy idealnej szosie tworzą z Polesia miły, choć tak rzadko odwiedzany teren turystyczny.

Nad Kowlem nie warto się nawet zastanawiać. Niema zabytków, chociaż jak na nasze kresowe stosunki jest dość czysty.

W miarę zbliżania się do Łucka teren się podnosi, nikną mokradła i lasy, zjawiają się pola uprawne i wsie i wśród takich widoków wjechaliśmy do Łucka, gdzie następował ostatni etap raidu, no i jego zakończenie.

Marja Szachówna.

ŻEGIESTÓW-ZDRÓJ



Efektowny widok na dom zdrojowy.

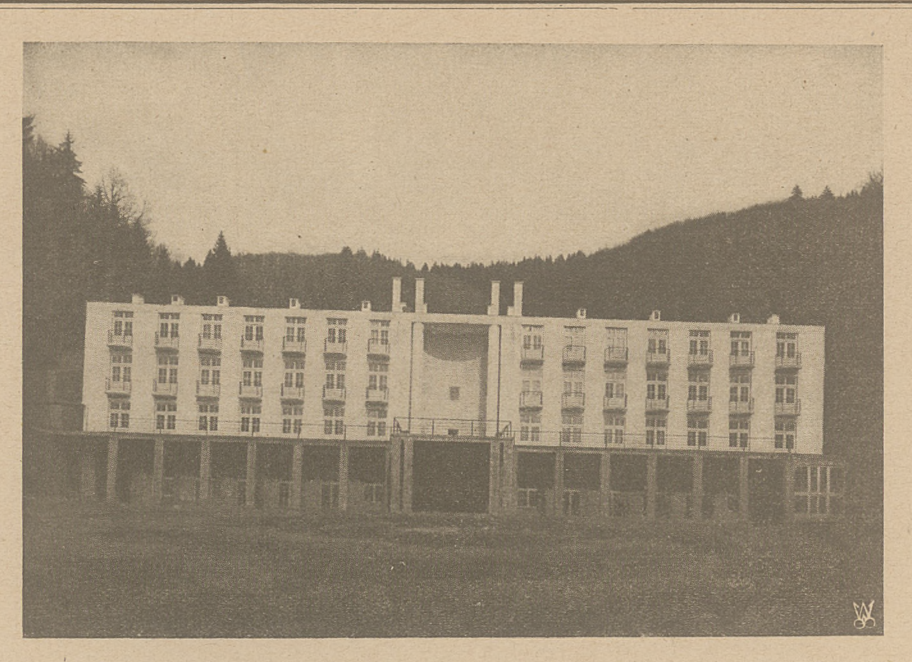
Żegiestów - Zdrój, zdrojowisko położone nad granicą czechosłowacką na wysokości 500 mtr. n. p. m. w wojew. Krakowskiem, przy linji kolejowej Kraków—Krynica, posiada silne szczawy żelaziste, składem chemicznym zbliżone do szczaw krynickich. Zakład zdrojowo-kąpielowy w Żegiestowie istnieje przeszło 100 lat i dzięki swoim właściwościom leczniczym jak i też przepięknemu położeniu rozwijał się stosunkowo szybko, tak że przed wojną mógł umieścić około 2000 osób rocznie. Inwazja nieprzyjacielska w czasie wojny światowej spowodowała bardzo znaczne szkody w samym Zakładzie. Po wojnie dopiero przystąpiono do odbudowy zdrojowiska już na podstawie opracowanych planów rozbudowy, przyczem w pierwszych latach uwzględniano przedewszystkiem inwestycje konieczne dla zdrojowiska, a mało dla oka przeciętnego kuracjusza widome, jak przebu-

dowa wodociągów, kanałów, wiercenie źródeł mineralnych, zakładanie szkółek drzew szpilkowych i t. d. Po wykonaniu tych wstępnych prac przystąpiono do budowy Domu Zdrojowego, który wybudowano w latach 1927/29. Równocześnie rozpoczął się ruch budowlany prywatny, co zmieniło prawie że zupełnie przedwojenny charakter Żegiestowa. O inwestycjach i o rozmachu w rozbudowie zamieścił Dr. Saysse Tobiczek w Ilustrowanym Kurjerze Codziennym następujące uwagi:

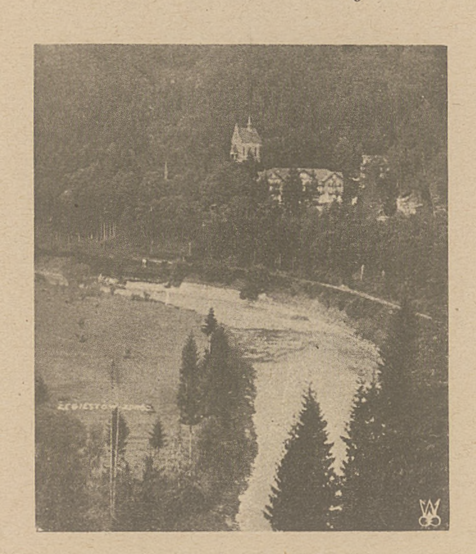
„To, co zdziałano tu w ostatnim czasie, może budzić szczery podziw ogółu. Imponujący, zachodnio - europejski Dom Zdrojowy z łazienkami mineralnemi jest bezsprzecznie jedyną tego rodzaju budowlą uzdrowiskową w Polsce. Wspaniały, wielopiętrowy gmach „Warszawianki" jako ostatni wyraz nowoczesności urządzeń i piękna architektury nie ma sobie równego w rzędzie najwytworniejszych pensjonatów uzdrowiskowych w kraju. Budowle te wykonane zostały wedle projektów znanego architekty Szyszko-Bohusza.

Dzięki powyższym budowlom Żegiestów z małego zacofanego zdrojowiska przekształcił się w uroczą zachodnio-europejską miejscowość, mogącą obecnie rywalizować z najlepszemi „perłami" uzdrowiskowemi nietylko pod względem położenia, warunków klimatycznych i doskonałych wód, ale również najnowocześniejszych urządzeń.

Przebudowa Żegiestowa nie jest jeszcze w zupełności wykończona. Trzeba na to sporo jeszcze czasu i pieniędzy. Rozmach jednak, z jakim wybudowano tu w ciągu tak krótkiego czasu szereg nowych urządzeń zdrojowych i monumentalnych gmachów, daje zupełną rękojmię, iż w niedługiej przyszłości miejscowość ta stanie się prawdziwą chlubą naszego zdrojownictwa.



Żegiestów — Dom Zdrojowy.



Widok na Poprad.

Partję Popradu, w okolicach t. zw. Łopat, należy zaliczyć do najpiękniejszych zakątków kraju. Z porywającym urokiem i malowniczością tutejszego krajobrazu rywalizować mogą w Polsce tylko dwie słynne doliny — Dunajca w Pieninach i Prutu w Karpatach Wschodnich. „Nowy Żegiestów" otwiera nową erę świetnego rozwoju i popularności tej doliny tak pięknej, a tak mało dotychczas znanej i zwiedzanej".

Dodać tu jeszcze musimy, że w ostatnich latach, trudno się było do Żegiestowa dostać drogą kołową, a to dlatego, że jedyna dostępną droga z Krynicy do Żegiestowa nie była utrzymywana w należytym stanie. Na skutek jednak właściwego zrozumienia konieczności ułatwienia dostępu do zdrojowisk przez Władze Rządowe przystąpiono w roku zeszłym do gruntownej naprawy i rozszerzenia dróg, tak że począwszy od zeszłego roku do Żegiestowa-Zdroju wiedzie z Krynicy bardzo dobrze utrzymana szeroka droga, jedna z najbardziej malowniczych dróg w Polsce. Tak w samym zdrojowisku jak i po drodze powstały w ostatnich czasach stacje benzynowe, które dają możność zaopatrzenia się nietylko w materjały pędne dla aut, ale i smary.

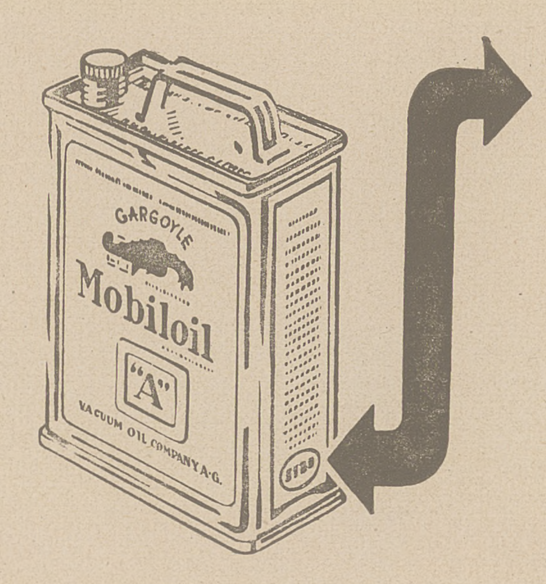
Sam Zakład położony jest w uroczej dolinie, w oddaleniu około 3 klm. od najbliższej wsi i składa się z kilkunastu budynków dwu, trzy i czteropiętrowych. W zdrojowisku jest poczta, apteka, telefony, restauracje i t. d.



Charakterystyczne wille w Żegiestowie.

Zwracamy

Zł. 1.65!

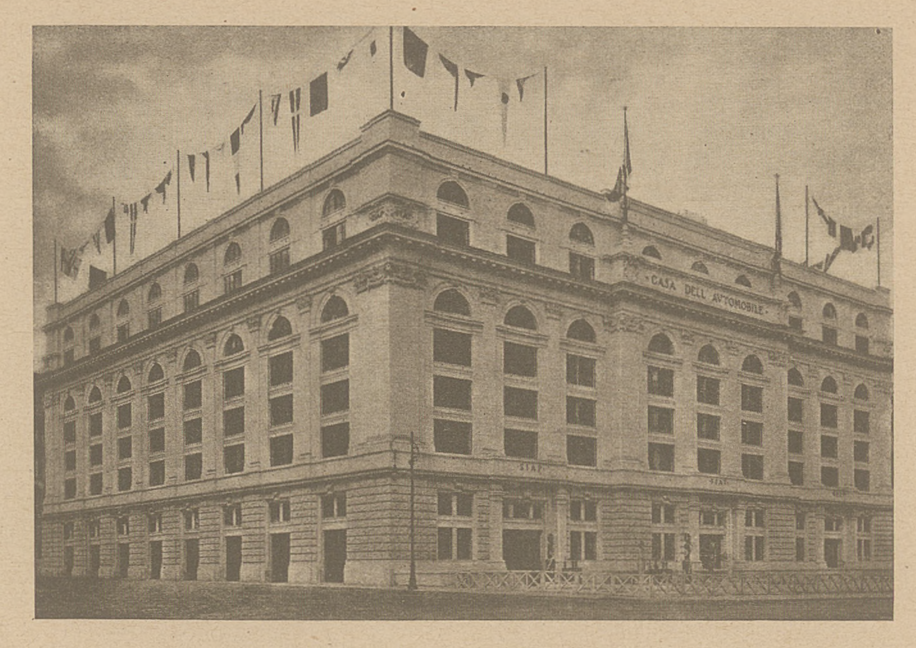


Za każdą nieuszkodzoną próżną blaszankę 2-litrową po oleju Gargoyle Mobiloil każdy z naszych odsprzedawców zwróci Zł. 1.65! Wykorzystajcie to przy kupnie oleju!

VACUUM OIL COMPANY S. A.
CZECHOWICE–WARSZAWA



Automobilizm w obliczu głodu garażowego



„Casa dell'automobile" w Rzymie.

Jednym z trudniejszych zagadnień, jakie automobilizm spotyka obecnie na drodze swego dalszego rozwoju jest sprawa zaspokojenia występującego coraz silniej głodu garażowego.

Niezwykle szybkiemu rozwojowi automobilizmu nie towarzyszył jednoczesny, odpowiednio równomierny rozwój budowy pomieszczeń dla stałego przechowywania maszyn. Stąd kryzys garażowy, kryzys mający swoje podłoże i swe usprawiedliwienie w nierozwiązalnym wciąż jeszcze zagadnieniu kryzysu mieszkaniowego. Bardzo groźny i niebezpieczny dla automobilizmu — występuje w szczególnie ostrej formie w ruchliwych ośrodkach wielkiego przemysłu, w rozrastających się wciąż stolicach wielkich państw.

Zażegnanie kryzysu garażowego należy w tej chwili do najbardziej doniosłych zadań dla automobilizmu. Z zagadnieniem tem bowiem związana jest cała przyszłość automobilizmu, jego zdolność i możność przenikania w najszersze warstwy społeczeństw.

Jak rozwikłać to zagadnienie myślą nad tem przedewszystkiem kraje, produkujące samochody w wielkich ilościach, dla których obsłużenie własnego rynku jest najdogodniejszą, najbardziej wskazaną formą zbytu swej produkcji.

Inicjatywa zaspokojenia głodu garażowego wychodzi tutaj w pierwszej linji od wielkich producentów samochodów, oraz pozostających w łączności z przemysłem samochodowym, przemysłów benzynowego i smarów smochodowych, opon i dętek.

Buduje się zatem wielopiętrowe domy samochodowe, których boksy są sprzedawane na własność, względnie wynajmowane na stałe.

Jest to najlepsze, najprostsze rozwiązanie kryzysu garażowego. Jednak żeby nadążyć coraz bardziej wzrastającemu zapotrzebowaniu, musi być wybudowana w krótkim przeciągu czasu znaczna ilość takich domów samochodowych. Przynajmniej po jednym na każdą dzielnicę wielkiego miasta i o pojemności nie mniejszej, jak na 1000 samochodów.

Koszt budowania tej wielkości domu samochodowego sięga jednak sum kilkomiljonowych. Zatem od możności przeznaczenia na ten cel znaczniejszych kapitałów zależy w pierwszym rzędzie zażegnanie kryzysu garażowego.

Szemat podwójnej rampy.

Inicjatywy poszczególnych nabywców w postaci budowy garaży indywidualnych są ograniczone koniecznością posiadania własnego domu, czy willi — dlatego też nie mogą odgrywać znaczniejszej roli.

Istniejące po dużych miastach wielkie garaże — są właściwie hotelami dla samochodów z poza obrębu danego miasta, względnie, bardzo oddalonych dzielnic i mają za zadanie odciążenia ruchu ulicznego od stacjonujących samochodów. Nie mogą więc udzielać stałego pomieszczenia, bowiem mijałoby się to z ich zadaniem.

Głód garażowy grozi przedewszystkiem zachodniemu kontynentowi europejskiemu. W Ameryce, która obecnie produkuje największe ilości samochodów na świecie, oddawna zrozumiano i doceniono rolę samochodu w życiu nowoczesnego człowieka. Dlatego też tam zaspakajano potrzeby automobilizmu równolegle z produkcją. Tam też zaczęto budować pierwsze na świecie domy samochodowe — wielopiętrowe drapacze nieba. Zaś w miastach, gdzie niema takich domów samochodowych, zagadnienie garażowania wozów rozwiązuje się w najprostszy w świecie sposób, pozostawiając je wprost na ulicy.

Możliwem to jest tylko w Ameryce, gdzie szerokość jezdni ulic jest znacznie większa niż w Europie i stosowane bywa naturalnie do niższych marek samochodowych. Szybkie zużycie się wozu, będące wynikiem takiego systemu garażo-

wania, wyrównywa się bardzo nizką ceną samochodu, oraz możnością wymiany na dogodnych warunkach zużytego wozu na nowy.

W krajach europejskich zjawisko głodu garażowego już zachodzi w pierwszym rzędzie we Francji i w Italji. O ile w Anglji i Niemczech automobilizm rozwijał się równomiernie, zarówno w większych, jak i w mniejszych osiedlach, to we Francji i w Italjiześrodkował się przedewszystkiem w największych miastach.

Paryż jest też pierwszą stolicą europejską, która zastosowała u siebie budowę wielopiętrowych domów samochodowych. Wzniesiono ich już kilkanaście, o różnej pojemności, mogących dać pomieszczenie w ramach od 500 do 1000 wozów. Jest to jednak zaledwie kropla w morzu dla tego olbrzymiego i coraz bardziej rozrastającego się miasta, które ponadto ma jeszcze niezmiernie ciężki do rozwiązania problem ruchu ulicznego samochodów.

Italja, przystąpiwszy niedawno do pracy nad rozwiązywaniem u siebie zagadnienia głodu garażowego, stworzyła piękne dzieło w postaci „Casa dell'automobile" w Rzymie. Ponieważ może on służyć jako klasyczny wzór domu samochodowego, w którym zastosowane zostały wszystkie najnowsze zdobycze techniki w tym kierunku, interesującem zatem będzie bliższe zapoznanie się ze szczegółami jego budowy.[1])

Twórcami „Casa dell'automobile" w Rzymie są: największa italska fabryka samochodów „Fiat", oraz „Societa Italo-Americana pel Petrolio" (SIAP). Dom ten został wzniesiony na placu Verdiego, w części centralnej miasta, zajmując 4000 m² z ogólnej ilości 5200 m² powierzchni obszaru, zajętego pod to przedsiębiorstwo i składa się z dziesięciu pięter, z których pierwsze znajduje się do połowy w ziemi, zaś dziewięć ponad jej powierzchnią.

Ogólna kubatura budynku wynosi 112.447 m³ i może pomieścić 1000 wozów, rozporządzając na ten cel powierzchnią 35.000 m². W konstrukcji tego garażu zostały wzięte pod uwagę cztery podstawowe zasady, które nigdzie dotychczas, w żadnym z tego rodzaju budynków nie były zastosowane jednocześnie:

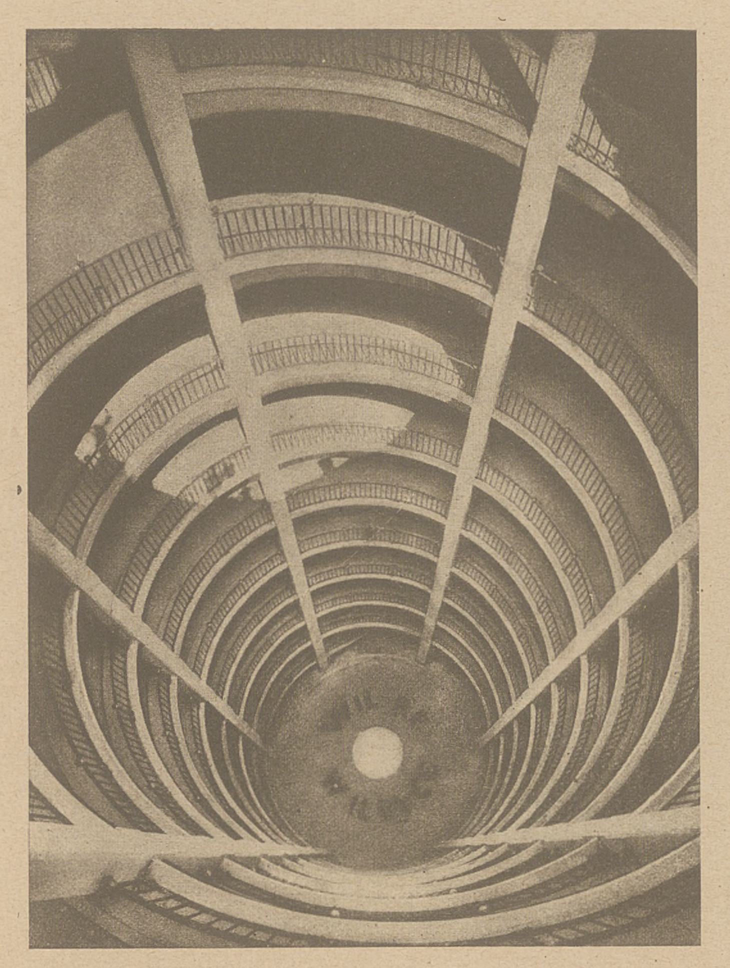
1. Cały garaż składa się z boksów.
2. Każdy boks zaopatrzony jest w bezpośredni dostęp powietrza i światła.
3. Cyrkulacja maszyn odbywa się zawsze w jednym kierunku.
4. Rampy wjazdowa i zjazdowa rozwijają się w niezależności od poszczególnych pięter.

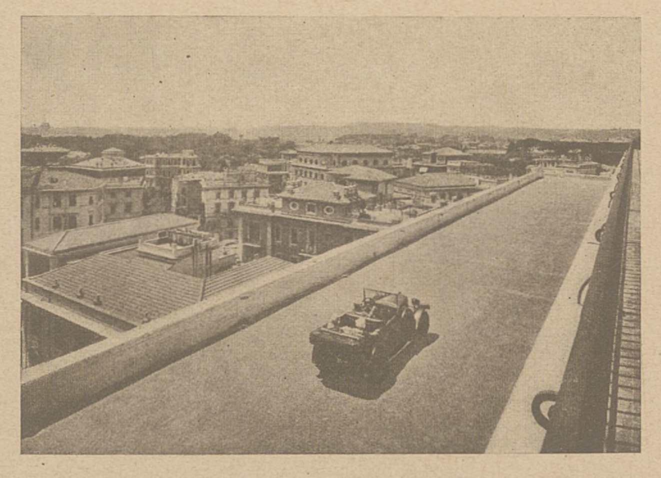
Dostęp dla wozów do wewnątrz, oraz wyjazd nazewnątrz są urządzone od strony frontowej budynku.

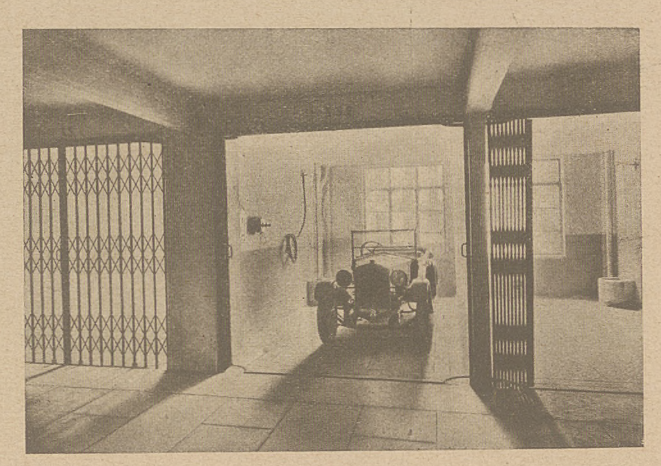
W pobliżu bramy wjazdowej znajdują się biura Dyrekcji i Administracji, magazyny dla sprzedaży części zamiennych, akcesorji i t. p., oraz obszerne schody z 2-ma windami, prowadzące na górne piętra.

Na szczycie budynku urządzono szeroki taras, na który się można dostać, oraz objechać całą jego przestrzeń samochodem. Z tarasu tego rozciąga się

[1]) Opis „Casa dell'automobile" zaczerpnięto z publikacji pod tymże tytułem, wydanej przez księgarnię Danesi w Rzymie, a napisanej przez zasłużonego pioniera automobilizmu w Italji i współtwórcy tego domu, inż. Guido de Cupis. Z tegoż źródła pochodzą fotografje.







Na lewo: Widok z góry na rampy. Na prawo: Widok z tarasu na Rzym i jeden z boksów.

niepórównany widok na cały Rzym i okolicę.

Wjazd i zjazd maszyn z piętra na piętro odbywa się zapomocą systemu podwójnej rampy o płaszczyznach pochyłonych i położonych równolegle jedna pod drugą.

Rampa wznosi się w szerokiej środkowej hali wewnątrz budynku. Pochyłe płaszczyzny rampy mają szerokość 4.50 m. i są zaopatrzone w dwa boczne chodniki o szerokości 0.40 m.

Połączenia rampy z poszczególnemi piętrami budynku są tak szerokie, że mogą pomieścić 4—5 samochodów jednocześnie obok siebie. Ażeby się dostać po rampie z dołu na dziesiąte piętro, trzeba przebyć przestrzeń, wynoszącą 191 metrów.

Nawierzchnia rampy jest szorstka. Osiągnięto to przez pokrycie jej warstwą drobnego tłucznia z krzemienia, granitu i karborundum związanego cementem, zabezpieczając oponom niezbędny opór.

Po tego rodzaju rampie mogą maszyny wjeżdżać i zjeżdżać z zupełną swobodą ruchów i w całkowitej niezależności od poziomej cyrkulacji maszyn, odbywającej się na poszczególnych piętrach.

Każde piętro składa się z czterech galeryj, mających po 6 m. długości i 6 m. szerokości, co umożliwia maszynom wjazd i wyjazd z boksu, bez potrzeby wykonywania podwójnego manewru.

Galerje są zaopatrzone w rozmaitych punktach w telefony dla połączeń wewnętrznych i zewnętrznych, w świetlne zegary elektryczne, w termometry, barometry, turystyczne mapy ścienne, w aparaty do odkurzania wnętrz samochodów, w gaśnice.

Wzdłuż galeryj są umieszczone boksy. Każdy boks mierzy 6 m. długości i 3 m. szer. i posiada duże okno, skąd czerpie bezpośrednio powietrze i światło. Wszystkie boksy są zaopatrzone w aparaty telefoniczne dla rozmów wewnętrznych i zewnętrznych, w przyrządy do pompowania opon, w wodociągi i węże gumowe do mycia wozów, która ta czynność wykonywa się w boksach.

Zaopatrywanie maszyn w benzynę i oleje odbywa się zapomocą odpowiednich urządzeń, umieszczonych nazewnątrz budynku po stronie bramy wyjazdowej.

Boksy są sprzedawane na własność. względnie wynajmowane na stałe, przyczem w pierwszym wypadku bywa w razie potrzeby stosowany system spłat długoletnich.

Dyrekcja garażu rozporządza odpowiednio wyszkolonym personelem do wykonywania na żądanie odpowiedniej obsługi maszyny, a więc mycia, montażu, większych, lub mniejszych napraw.

Budowę tego wielkiego domu samochodowego rozpoczęto 1-go lutego 1928 r., a ukończono 30 maja 1929 r. Cały budynek wykonano z żelazobetonu. Ogólny koszt budowy wyniósł ponad 12 miljonów lir.

Tyle w ogólnych zarysach o „Casa dell'automobile".

A teraz zastanówmy się, czy Polsce grozi głód garażowy? Według ostatnich statystyk, ogłoszonych przez Ministerstwo Robót Publicznych, w dn. 1-go stycznia r. b. na całym obszarze Polski znajdowało się 36.996 samochodów. Jest to znikoma ilość, zarówno w stosunku do innych państw, jako też do ilości mieszkańców naszego kraju. Składa się na to wiele czynników. Przedewszystkiem, nie mamy dotychczas własnych fabryk samochodowych. Sprowadzane zaś z zagranicy wozy kalkulują się u nas stosunkowo wysoko ze względu na koszt transportu i cło.

Jednak automobilizm stale wzrasta z roku na rok i zmusił już odpowiednie władze państwowe, do liczenia się z tym faktem, co znalazło swój wyraz w stopniowem dostosowywaniu nawierzchni dróg do potrzeb ruchu pojazdów mechanicznych.

Czy jednak równolegle z tem nie czas już byłoby pomyśleć o zabezpieczeniu „dachu nad głową" naszemu automobilizmowi?

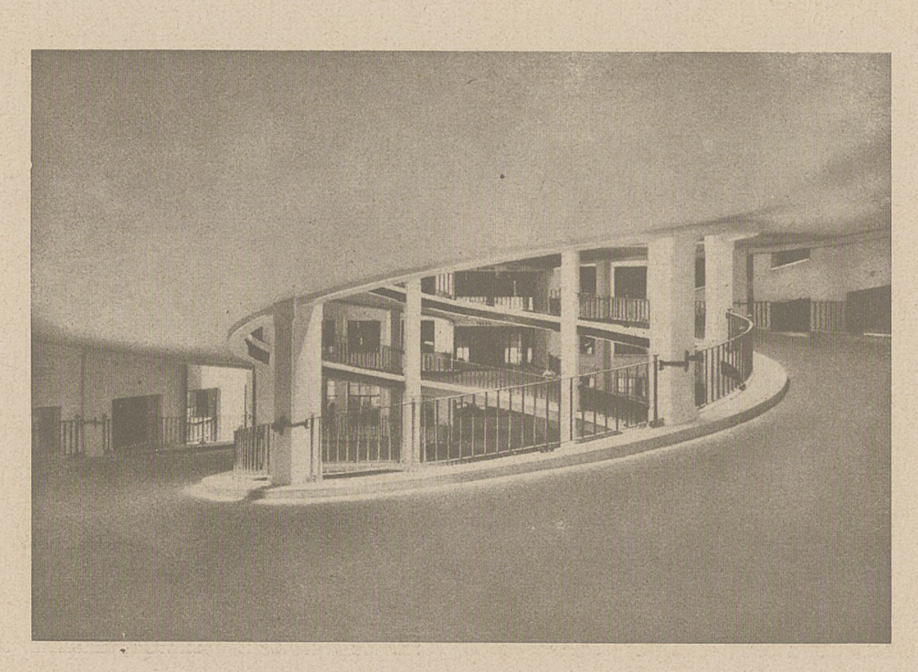
Wszystkie państwa, nawet te, które jeszcze nie przeżywają kryzysu garażowego, rozważają szczegółowo to zagadnienie.

Powstała już w tym przedmiocie pokaźna literatura w różnych językach.

Tymczasem Warszawa, stolica 30-miljonowego państwa, nie ma dotychczas nawet ani jednego na europejską miarę urządzonego, dużego garażu — domu samochodowego w rodzaju opisanego powyżej.

A przecież już i w Warszawie znajduje się wiele osób, które powstrzymuje od kupna tylko trudność znalezienia odpowiedniego i pewnego pomieszczenia dla nabytej maszyny.

Zofja Klaczyńska.



Fragment z rampy.

!CHRYSLER twierdzi!

AUTOMOBILISTA MA PRAWO WIĘCEJ WYMAGAĆ

Żądać wozów szybkich, łatwiejszych do prowadzenia, tańszych w użyciu, dających większe bezpieczeństwo jadącym.

Wozów posiadających elastyczne silniki o wielkiej mocy, które pozwalają szybko i bez trudu przeciskać się wśród zatorów ulicznych.

Żądać ulepszeń, które zwiększają sprawność silnika: jak ekonomicznego gaźnika o niskiem ciśnieniu, zaopatrzonego w samoczynną pompkę paliwową, oraz takich jak cicho pracująca, łatwo przełączalna skrzynka zmianowa, która umożliwia branie stromych wzniesień bez zmniejszania szybkości.

Żądać pięknych wozów, posiadających resory umocowane w gumie, hydrauliczne hamulce, niezawodnie działające bez względu na pogodę, o wewnętrznych szczękach, szczelnie osłoniętych od błota.

Takiemi samochodami są nowe modele CHRYSLER'ÓW:

CHRYSLER „77“ CHRYSLER „70“

oraz lżejszy i tańszy

CHRYSLER „66“



GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK

Sp. z o. o. **AUTO-KONCERN** Sp. z o. o.

WARSZAWA

Biura: Belwederska 16, gmach własny
tel. 123-12, 123-24, 123-27, 123-29

GARAŻE: NABIELAKA 5, gmach własny

Salon wystawowy: Wierzbowa 8, tel. 126-36.

Jeden zawór w cylindrze i sprężyny na wale korbowym

jako ciekawe szczegóły lotniczego silnika Packard-Diesel.

Zapowiedziany już dawno przez Packarda lotniczy silnik systemu Diesel oczekiwany był z niemniejszem zaciekawieniem, jak w swoim czasie oczekiwano na nowy model Forda. Obecnie silnik ten przebył już pomyślnie próby lotu i szczegóły jego budowy zostały podane do ogólnej wiadomości.

Zasadniczo jest to gwiaździsty dziewięciocylindrowiec, pracujący jako czterosuwowy Diesel. Rozwija moc powyżej 225 koni przy 1900 obr./min. Zużycie paliwa wynosi od 160 gr. do 220 gr. na jednego konia mech. w ciągu godziny. Pojemność skokowa silnika wynosi ok. 16 litrów, stanowi to więc 7,5 konia mech. z jednego litra przy tysiącu obrotów na minutę.

W porównaniu do silników benzynowych, mamy w silniku Diesela znacznie zwiększoną prężność gazów, co zmusza oczywiście do odpowiedniego zwiększania wytrzymałości tłoków, korbowodów, wału korbowego, cylindrów i in. organów, a jednak pomimo to udało się konstruktorowi utrzymać ciężar całego silnika w tych granicach jak dla silników benzynowych. Osiągnięte to zostało przez bardzo pomysłowe rozwiązanie niektórych części, w szczególności np. karteru i zamocowania na nim cylindrów, nie będziemy jednak rozpatrywali tych szczegółów, które mogą zainteresować tylko specjalistę konstruktora, a zwrócimy uwagę czytelnika na to, co stanowi prawdziwą rewelację.

Do tych rewelacyjnych nowości zaliczamy przedewszystkiem zastosowanie do każdego cylindra tylko jednego zaworu, który służy zarówno do ssania jak i wydechu. Jest to ogromne uproszczenie całego mechanizmu rozrządu, gdyż ilość wszystkich części mechanizmu jak popychacze, zawory, sprężyny, miseczki, dźwignie i t. d. zmniejszona jest do połowy, a pozatem praca samego zaworu odbywa się w znacznie lepszych warunkach. Przedewszystkiem zawór taki nie rozgrzewa się nadmiernie, bo jest chłodzony przy zasysaniu, po wtóre mamy więcej czasu na podniesienie i opuszczenie zaworu, ruch zaworu jest więc bardziej spokojny. Powiadamy, że przyśpieszenia ruchu zaworu są znacznie mniejsze, wskutek tego mamy znacznie mniejsze siły bezwładności, a o tem jak szkodliwe są te siły i jak pożądane jest ich zmniejszenie pisaliśmy w poprzednim numerze „Auto" p. t. „Dlaczego konstruktorzy powiększają liczbę cylindrów?"

Nie mniej ciekawa jest budowa wału korbowego i sposób osadzenia na nim śmigła. Żeby potrzebę tych specjalnych urządzeń zrozumieć, musimy sobie uprzytomnić, że w silniku Diesela siły obracające wał korbowy są daleko mniej równomierne, niż w zwykłym silniku benzynowym. Z jednej strony opór przy sprężaniu jest większy, gdyż jak wiemy w silniku Diesela mamy znacznie większy stosunek sprężania (u Packarda np. 16), z drugiej strony ciśnienie po wybuchu jest również znacznie większe niż w silniku benzynowym. Wynika stąd, że chociaż siła obracająca wał korbowy (t. zw. średni moment obrotowy) jest w sumie tylko nieznacznie większa, to jednak jest bardziej nierównomierna i wał korbowy narażony jest na bardziej gwałtowne uderzenia. Żeby te uderzenia wytrzymać, wał korbowy musiałby mieć przekrój znacznie zwiększony, w związku z czem powiększyłby się odpowiednio jego ciężar. Konstruktor Packarda nie powiększył jednak ciężaru wału, a zbudował go tak, że może on się poddawać, jak gdyby uginać pod uderzeniem. W tym celu śmigło na wale zostało osadzone zapomocą gumowych poduszek, które grają rolę resorów, pochłaniających uderzenia. W tym-że samym celu zastosowano jeszcze inne bardziej ciekawe urządzenie. Jak wiadomo wał korbowy dla silnika gwiaździstego posiada jedną potężną korbę i dla zrównoważenia siły odśrodkowej musi posiadać przeciwwagi. Otóż przeciwwagi te, które zwykle tworzą jedną sztywną całość z wałem zostały u Packarda osadzone tak, że mogą się nieco obracać i utrzymywane są na miejscu zapomocą dwóch silnych sprężyn spiralnych. Gdy wał korbowy dostaje gwałtowne uderzenie w chwili wybuchu gazów i gwałtownie przyspiesza ruchu, to przeciwwagi dzięki działaniu sprężyn mogą pozostać nieco w tyle. Otrzymujemy obrotowe przesunięcie wału w stosunku do swoich przeciwwag przez co uderzenie gazów, przez tłok i korbowód na ramię wału zostaje zamortyzowane. W rezultacie wał nie stawia sztywnego oporu uderzeniom, poddaje im się do pewnego stopnia i dzięki temu może być mniej ciężki i masywny niż musiałby być przy zwykłej sztywnej konstrukcji.

Poza temi urządzeniami, które uważamy za najciekawsze, warto wspomnieć również o innych.

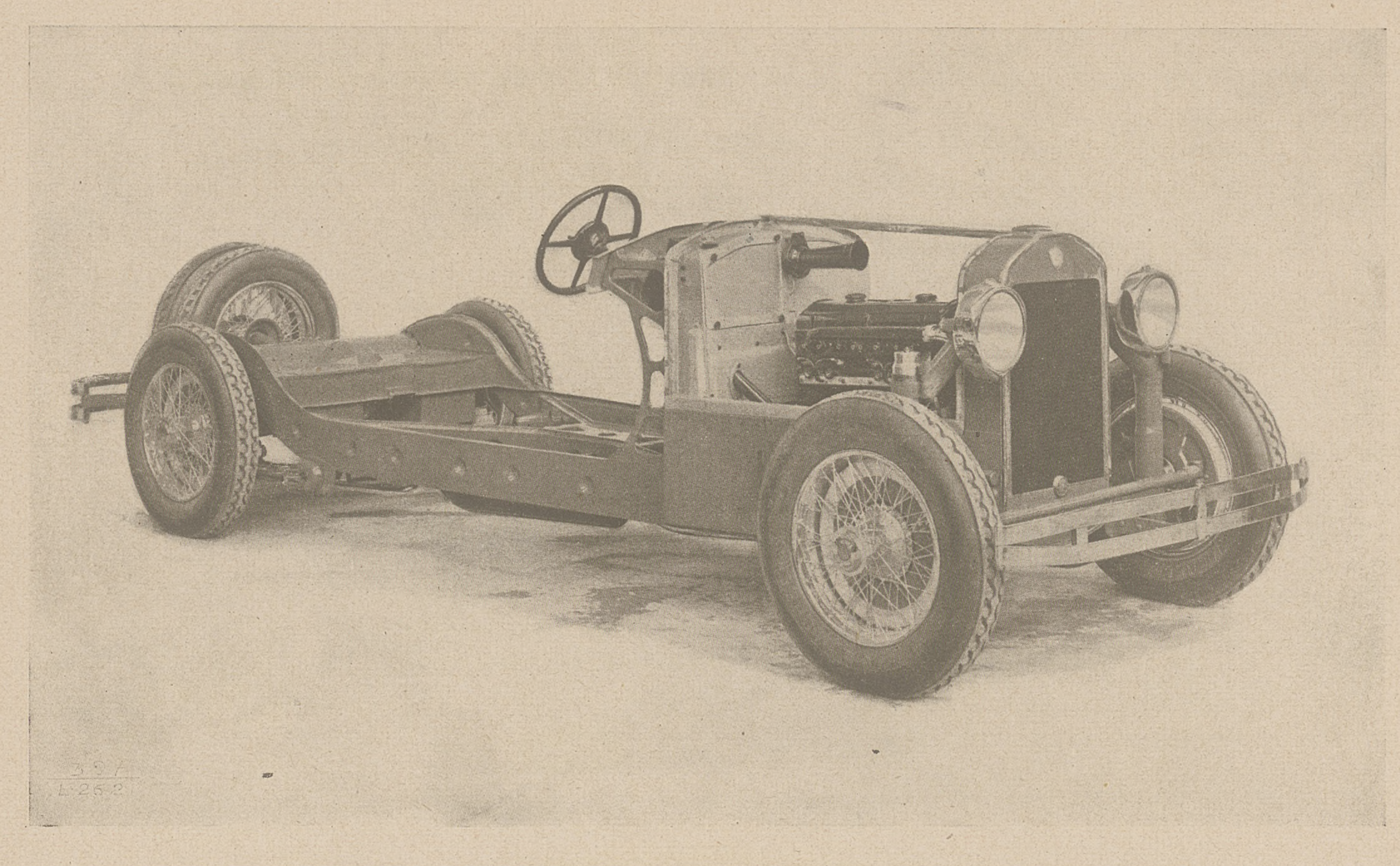
W silniku Packarda, jak zresztą w każdym silniku, który pracuje na zasadzie wtryskiwania paliwa, bardzo istotną rzeczą jest rozmieszanie tego paliwa z powietrzem. O ile w silnikach benzynowych rozmieszanie odbywa się w karburatorze i uzupełnia się w rurze ssącej i w cylindrze podczas sprężania, o tyle w silniku Diesela paliwo miesza się z powietrzem dopiero w chwili wtryskiwania do cylindra. Żeby rozmieszanie ułatwić Packard zastosował następujące urządzenie. Wlot powietrza do cylindra odbywa się przez krótką płaską rurę, położoną spiralnie na wierzchu cylindra. Powietrze wchodząc do cylindra ma więc ruch wirowy, który trwa w dalszym ciągu po zamknięciu cylindra aż do czasu wtryśnięcia paliwa, które trafiając na wirowy pęd powietrza rozchodzi się po całym cylindrze.

Rozruch silnika odbywa się zapomocą bezwładnościowego rozrusznika, jaki często bywa stosowany w lotnictwie. Jednakże uruchomienie silnika w czasie chłodnej pogody byłoby bardzo trudne bez doprowadzenia z jakiegoś źródła nieco ciepła do rozgrzania powietrza przed zapłonem. To też w komorze sprężania cylindrów zostały pomieszczone specjalne świece żarowe. Są to oporniki elektryczne, które możemy rozżarzyć zapomocą prądu elektrycznego. Gdy silnik pójdzie w ruch prąd elektryczny wyłączamy i w dalszym ciągu do rozgrzania powietrza wystarcza, jak zawsze w silnikach Diesela, samo silne sprężenie.

Chłodzenie silnika odbywa się zapomocą żeberek (chłodzenie powietrzne). Początkowo obawiano się, że z chłodzeniem będą pewne trudności, gdyż wskutek wysokiego sprężania w cylindrze silnika Diesela powstają znacznie wyższe temperatury niż w silnikach benzynowych. Jednakże obawy okazały się niepotrzebne, bowiem wprawdzie gazy w silniku Diesela rozgrzewają się silniej, ale większy procent ciepła zamienia się przy rozprężaniu na pracę, dając zwiększoną wydajność, a ilość ciepła, która musi być pochłonięta przez ścianki jest mniej więcej jednakowa, jak w silnikach benzynowych o niskim stopniu sprężania.

K. W.


Najpiękniejsza Linja
Doskonałość i piękność — oto cechy najbardziej rasowego samochodu — LINCOLN'A.
Płynne linje jego nadwozi, projektowanych przez słynnych mistrzów sztuki powoźniczej, wabią oko najbardziej wymagającego amatora, a każdy szczegół konstrukcji potężnego silnika—wzbudza zachwyt znawcy-technika.
Każdy samochód LINCOLN jest wykańczany indywidualnie dla najwybredniejszych miłośników automobilizmu.
LINCOLN Ford FORDSON
LINCOLN
UPOWAŻNIONE PRZEDSTAWICIELSTWA W POLSCE:
WARSZAWA:
Autotraktor Sp. z ogr. odp.
B-cia S. i P. Bergman, Inżynierowie
Motofors Sp. z ogr. odp.
KRAKÓW: Ludwik Hubicki
LWÓW: Eshape Sp. z ogr. odp.
POZNAŃ: Józef Zagórski
FORD MOTOR COMPANY—DZIAŁ SAMOCHODÓW LINCOLN



Podwozie Lancia-Dilambda.

Lancia Dilambda

Nowy model Lancii, oznaczony nazwą Dilambda, który ukazał się na Salonie Paryskim już przeszło pół roku temu nie był dotychczas bliżej znany na rynku polskim. Obecnie samochody te są już reprezentowane w Polsce, chcemy przeto zapoznać z niemi naszych czytelników, a to tem bardziej, że pod względem konstrukcyjnym Lancia Dilambda przedstawia się bardzo ciekawie i zasługuje na uwagę.

Dilambda nie należy ani do bardzo wielkich, ani do ciężkich wozów. Jest to raczej wóz lekki, o mocnym silniku, więc szybki, mogący pomieścić swobodnie zarówno pięcio jak i siedmioosobową karoserję.

Znana ze swej pomysłowości konstrukcyjnej turyńska firma dała nam wóz, który godnie reprezentuje najlepsze cechy konstrukcji europejskiej: jest daleki od konstrukcyjnego szablonu, a równocześnie nie zawiera niedojrzałych lub niewypróbowanych rozwiązań. Sam fakt, że Dilambda była dwa lata na warsztacie, bo już w roku 1927 była zaprojektowana, świadczy o staranności, z jaką firma odniosła się do nowego modelu.

Dilambda zawiera szereg zasadniczych cech, które zawierał poprzedni model znany u nas dobrze jako Lambda. A więc odnajdujemy tu podobne zawieszenie przodu z niezależnem resorowaniem obu kół przednich, oraz charakterystyczne ustawienie cylindrów pod małym kątem. Zasada budowania karoserji, jako jednej całości z podwoziem została jednak zarzucona. Rama nowego podwozia zbudowana jest z blachy, spawanej sposobem elektrycznym w belki o przekroju korytkowym. Środkowe poprzeczki ramy ustawione są na krzyż, zapewniając w ten sposób zupełną sztywność ramy, a tylna poprzeczka, pusta wewnątrz, stanowi jednocześnie zbiornik paliwa.

Silnik ma 8 cylindrów w jednym bloku, jednakowoż dwie grupy po cztery cylindry nachylone są względem siebie i tworzą ostry kąt o rozwartości 24 stopni. Takie ustawienie cylindrów sprawia, że silnik jest krótki, zwarty w sobie i umożliwia stosowanie krótkiego mocnego wału korbowego, nie poddającego się wibracjom. Głowice są odejmowane, przytem warto zaznaczyć, że wnętrze komory sprężania jest całkowicie obrabiane i dzięki temu posiada powierzchnię zu-

Charakterystyka podwozia modelu „Dilambda"

Ilość cylindrów	*8*
Moc na hamulcu	*105 K. M.*
Najwyższa szybkość obrotowa silnika	*4000 obr./min.*
Średnica cyl.	*79.37 mm.*
Skok	*100 mm.*
Pojemność skokowa	*3960 cm. sześć.*
Zawory	*górne*
Wał rozrządczy	*u góry*
Wał korbowy	*na 5 łożyskach*
Karburator	*podwójny Zenith*
Zapalanie	*Bosch, cewka i baterja*
Sprzęgło	*jednotarczowe*
Skrzynka	*4-o przekładniowa*
Smarowanie podwozia	*centralne*
Koła	*Rudge-Whitworth*
Opony	*Bibendum 16 x 50*
Rozstaw osi	*3,475 m.*
Rozstaw kół	*1.462 m.*
Ciężar podwozia	*1.200 kg.*
Szybkość	*powyżej 120 kilometrów na godzinę.*

pełnie gładką. Jest to, jak wiadomo, bardzo ważne, gdyż na gładkiej powierzchni nie tak łatwo tworzy się osad węglowy, wróg prawidłowej pracy silnika. W związku z tem prawdopodobnie konstruktor mógł zastosować wysoki stosunek sprężania, bo wynoszący 5,35.

Ogólna pojemność skokowa silnika wynosi blisko 4 litry (dokładnie 3,96 litra), co stanowi około pół litra na pojedyńczy cylinder. Skok i średnica cylindra utrzymane są w normalnej proporcji i wynoszą odpowiednio 100 i 79,37 mm.

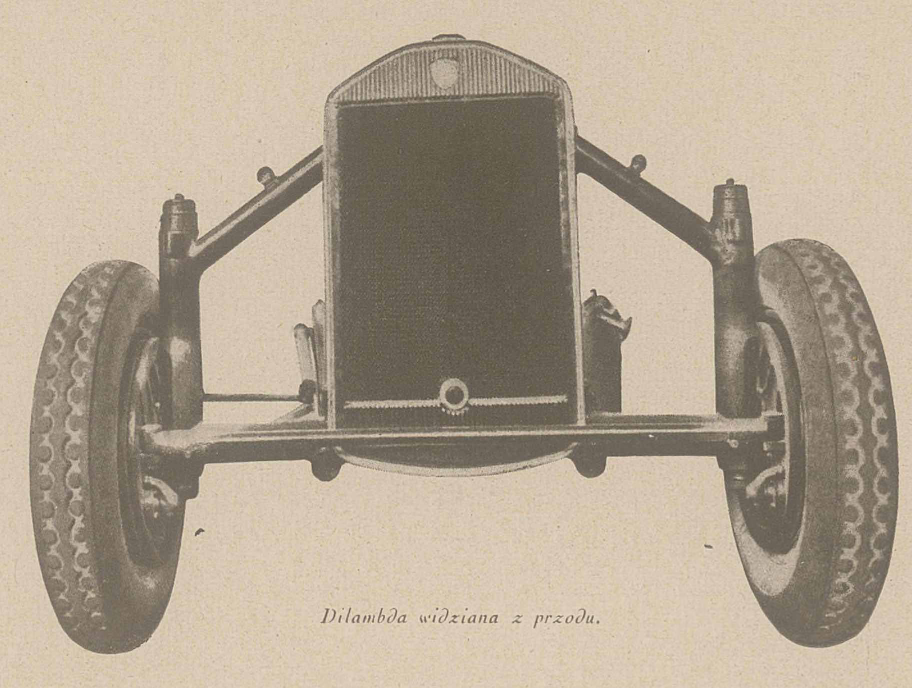
Silnik posiada górny rozrząd, to znaczy, że zarówno zawory jak i cały wał rozrządczy umieszczone są zgóry. Średnica grzybków zaworowych wynosi 38 mm., a skok zaworów 9,5 mm.

Korbowody stalowe mają długość 238 mm., to znaczy są 2,38 raza dłuższe od skoku. Tak znaczna długość korbowodów przyczynia się do zmniejszenia bocznego nacisku tłoków, a więc wpływa dodatnio na długotrwałość cylindrów, zmniejszając wycieranie się gładzi.

Aluminjowe tłoki poza swą stosunkowo znaczną długością nie zawierają specjalnie oryginalnych szczegółów.

Najwyższą moc osiąga silnik przy 4.000 obrotów na minutę i daje wtedy 105 koni mocy rzeczywistej. Rezerwa mocy silnika jest tak znaczna, że połowa mocy wystarcza do rozwijania szybkości około 90 km./godz. na płaszczyźnie. Pozostająca do dyspozycji druga połowa mocy wchodzi w grę przy jeździe górskiej, dając możność pokonywania znacznych wzniesień na bezpośredniej przekładni.

Skrzynka przekładniowa tworzy całość z silnikiem. Zawiera ona cztery przekładnie: czwarta bezpośrednia, trzecia o stosunku przeniesienia 1,36 do 1, druga 1,98 do 1, pierwsza 2,74 do 1. Bieg wsteczny posiada przekładnię 3 do 1.


Dilambda widziana z przodu.

Wał kardanowy pomimo bardzo niskiego zawieszenia wozu nie wystaje ponad poziom podłogi. Tylny most wykonany jest z blachy spawanej elektrycznie. Przekładnia w tylnym moście wynosi 4,166 do 1 (tryb atakujący 12 zębów i tryb talerzowy 50).

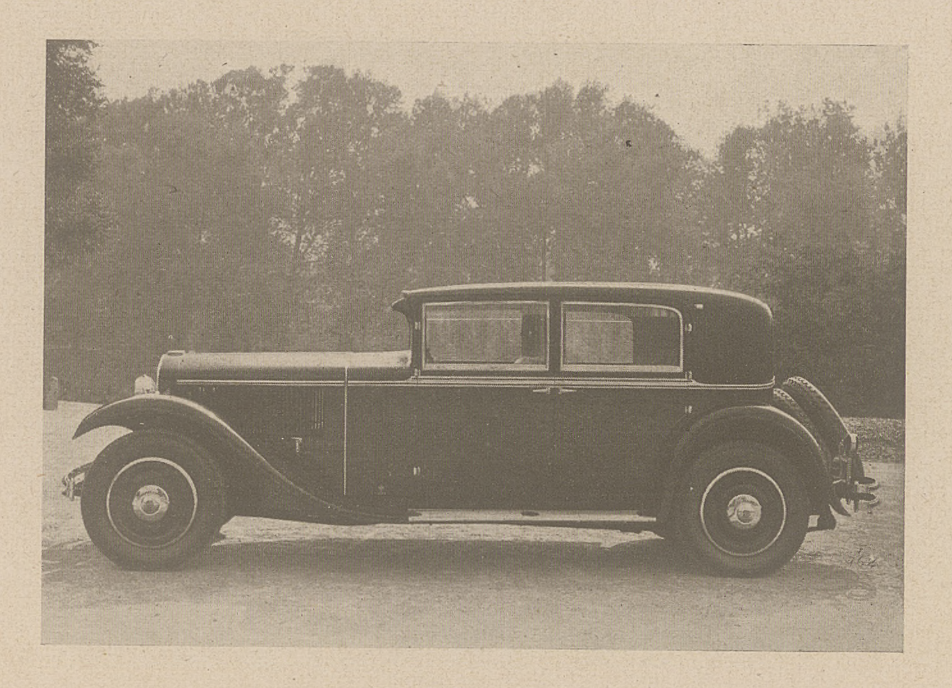
Hamulec nożny działa na cztery koła, ręczny — tylko na koła tylne.

Co do resorowania, to spiralne resory przednie, ujęte w szczelne cylindryczne osłony, stanowią znaną charakterystyczną cechę Lancii zarówno dawnego modelu Lambda jak nowego Dilambda. Resory tylne, półeliptyczne zamocowane są zapomocą połączeń Silentbloc, nie zawierających części trących się.

Na zakończenie wreszcie warto wspomnieć, że Lancia-Dilambda zaopatrzona jest w instalację elektryczną, łącznie z przyrządem zapłonowym, wyrobu firmy Bosch. Karburator pochodzi od firmy Zenith. Jest to podwójny karburator z rurą ssącą o podwójnych ściankach do ogrzewania mieszanki przez gazy spalinowe. Dopływ paliwa odbywa się zapomocą dwóch pompek elektrycznych „Autopulse".

Próbna jazda, jaką mieliśmy możność odbyć na Dilambdzie całkowicie potwierdziła chlubną opinję, jaka poprzedziła ukazanie się tego wozu na naszym rynku. Odrazu przy pierwszem zetknięciu sa mochód daje poczucie siły i szybkości, połączonej z komfortem i absolutnem bezpieczeństwem. Wóz, który mieliśmy możność wypróbować, wprawił nas w zdumienie zarówno zdolnością do gwałtownego przyspieszania jak i rzadko spotykaną stabilizacją na drodze. Świetne hamulce pozwalają łatwo zatrzymać rozpędzoną maszynę, dając w ten sposób istotną możność korzystania z wielkiej szybkości, do której wóz jest zdolny. Wreszcie warto podkreślić wielką zwrotność, która ułatwia jazdę w mieście, a będzie jeszcze bardziej cenną przy jeździe górskiej.

Nie wątpimy, że nowy model Lancii zjedna sobie wielu zwolenników, dzięki swej nieszablonowej konstrukcji, połączonej z sumiennem opracowaniem i starannem wykończeniem szczegółów.


Piękna linja karoserji.

XXI TARGA FLORIO

Najtrudniejszy i najsławniejszy zarazem w Europie wyścig samochodowy Targa Florio, rozegrany został w dniu 4 maja na torze Madonie na Sycylji, przynosząc pierwsze od lat siedmiu zwycięstwo barw włoskich. Ostatni raz Włosi triumfowali w swych klasycznych zawodach w roku 1923, kiedy to wygrał nieżyjący już dziś Hugo Sivocci na samochodzie Alfa Romeo. W roku następnym zwyciężył niemiecki kierowca Werner na samochodzie Mercedes, a w ciągu dalszych pięciu lat triumfowała stale na torze sycylijskim niepokonana marka Bugatti, przyczem dwukrotnie zwyciężał Costantini w latach 1925 i 1926, jeden raz wygrał ś. p. Materassi w roku 1927, a w latach 1928 i 1929 palmę pierwszeństwa zdobywał świetny Divo.

W tym roku Włosi dołożyli wszelkich starań, aby uzyskać zwycięstwo. Obronę barw Italji wzięła na siebie przedewszystkiem słynna ze swych wspaniałych sukcesów marka Alfa Romeo, wysyłając na wielką batalję cztery wozy, które prowadzili najznakomitsi włoscy kierowcy: Varzi, Nuvolari, Campari i Maggi. Pozatem stanęły do zawodów ekipy samochodów Maserati i O. M. Przeciwko tej włoskiej koalicji wyruszyły cztery samochody Bugatti, prowadzone przez tak znakomitych specjalistów i zarazem znawców toru sycylijskiego, jak Divo, Chiron, Conelli i Williams. Pole kompletowało pięciu kierowców, startujących na własnych samochodach, tak iż ogółem uczestniczyło w zawodach 19 maszyn.

Wyścig rozegrany został, podobnie jak co roku, na przestrzeni 540 kilometrów, w pięciu okrążeniach uciążliwego toru Madonie, zawierającego w swym obwodzie z górą półtora tysiąca zakrętów.

Odrazu w pierwszem okrążeniu stało się jasnem, że wyścig rozpętał walkę na śmierć i życie pomiędzy samochodami Alfa Romeo i Bugatti, przyczem na początku biegu wozy włoskie miały zdecydowaną przewagę. Świetny mistrz Italji Varzi przechodzi na czele w pierwszej rundzie, bijąc rekord toru w czasie 1 g. 21 m. 21, 6 s. z szybkością średnią prawie 80 klm./g. Drugim jest Nuvolari, trzecim Campari, a dopiero na dalszych miejscach znajduje się zespół Bugatti, z którego najlepszym jest Chiron.

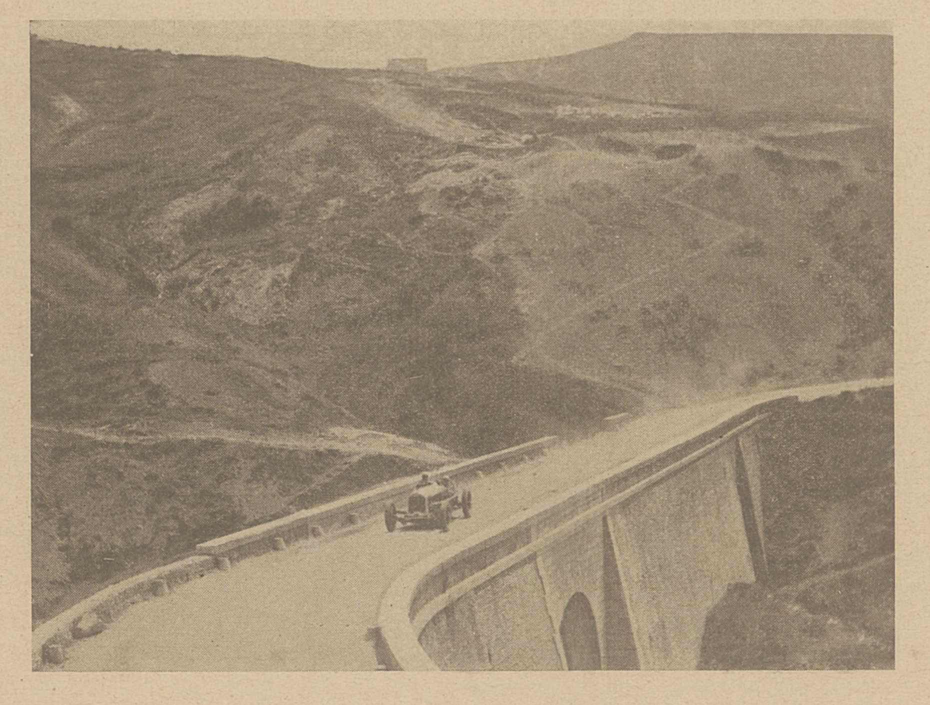
Doskonały ten kierowca już w drugiem okrążeniu wytęża wszystkie swe siły i mija dwóch Włochów, wysuwając się na drugie miejsce po Varzim, który idzie ciągle pierwszy, mając czas przy końcu drugiej rundy 2 g. 42 m. 48 s., co wspaniale świadczy o regularności jego jazdy. Pozatem niema żadnych poważniejszych zmian w klasyfikacji.

W trzeciem okrążeniu jadący znakomicie Chiron potrafił znowu zmniejszyć odległość dzielącą go od leadera, mając czas gorszy tylko o dwie minuty. Varzi pokrywa trzy okrążenia w czasie 4 g. 07 m. 52 s.

Podczas trzeciego okrążenia wydarzyły się dwa poważne wypadki, na szczęście bez tragicznych następstw. Pech dosięgnął przedewszystkiem znakomitego zwycięzcę z dwóch lat poprzedzających Alberta Divo, który na zakręcie wpadł na kamienny płotek i, rozbijając go, runął do rowu, poważnie uszkadzając maszynę. Jeszcze gorszą katastrofę miał włoski kierowca Arcangeli, którego samochód Maserati wyleciał z szosy i dwukrotnie skoziołkował. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności w obu wypadkach obeszło się bez ofiar.

Czwarte okrążenie zaczyna stawiać co raz to bardziej pod znakiem zapytania tak pewnie zapowiadające się na początku zwycięstwo barw włoskich. Coprawda Varzi ciągle prowadzi, pokrywając cztery rundy w czasie 5 g. 31 m. 13 s., jednakże Chiron jest gorszy już tylko o 23 sekundy. Pozatem i Conelli polepsza swoją pozycję, wysuwając się z piątego na czwarte miejsce. Tak więc piąte i ostatnie okrążenie rozpoczęło się w atmosferze szalonego zdenerwowania i niepewności.

Po ukończeniu czwartego okrążenia Varzi musiał się zatrzymać dla nabrania benzyny, z czego skorzystał Chiron, wychodząc na pierwsze miejsce. Ale uciekając przed pościgiem groźnego rywala, mistrz francuski nie zdołał opanować wozu, który zarzucił na drobnym żwirze, i wpadł na murek przydrożny, roztrzaskując oba lewe koła. Zamiana kół zajęła mu sporo czasu, to też Varzi z łatwością odzyskał stracone prowadzenie. Ale i na niego przychodzi ciężka chwila. Na 20 kilometrów przed metą wyczerpuje się zapas benzyny z głównego zbiornika i Varzi musi się zatrzymać aby nalać benzyny z blaszanki. Przy tej okazji wybucha na samochodzie pożar. Włoch z zimną krwią opanowuje buchające pło



Varzi na samochodzie Alfa Romeo.

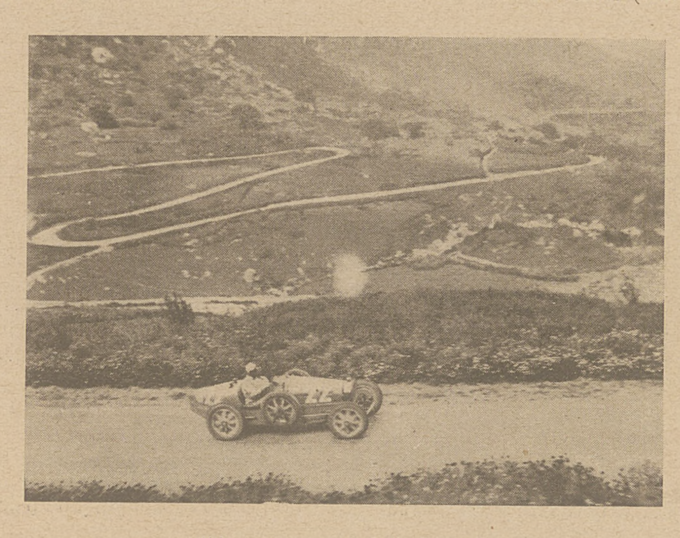
mienie i czując na piętach Chirona, ze wszystkich sił zdąża ku pobliskiemu finiszowi. Francuz nie zdołał go już doścignąć.

Ostateczna klasyfikacja wyścigu wypadła zatem, jak następuje:

1. Varzi (Alfa Romeo 2000 ccm.) 6 g. 55 m. 16,8 s., szybkość średnia na godzinę 78,019 klm., rekord.
2. Chiron (Bugatti 2300 ccm.) 6 g. 57 m. 53 s.
3. Conelli (Bugatti 2300 ccm.) 7 g. 03 m. 13 s.
4. Campari (Alfa Romeo 1750 ccm.) 7 g. 03 m. 54 s.
5. Nuvolari (Alfa Romeo 1750 ccm.) 7 g. 13 m. 01 s.
6. Morandi (O. M. 2000 ccm.) 7 g. 18 m. 31 s.
7. Williams (Bugatti 2300 ccm.) 7 g. 19 m. 51 s.
8. Maserati (Maserati) 7 g. 29 m. 12 s.
9. Ippolito (Alfa Romeo) 7 g. 29 m. 18 s.
10. Minoia (O. M.) 7 g. 32 m. 13 s.
11. Borzacchini (Maserati) 7 g. 35 m. 21 s.

Zaznaczyć wypada, że pięciu pierwszych kierowców w klasyfikacji uzyskało czasy lepsze od poprzedniego rekordu konkursu.

M. K.



Chiron na samochodzie Bugatti.



Varzi w przejeździe przez sycylijskie miasteczko.

KRONIKA SPORTOWA

RAID INAUGURACYJNY MAŁOPOLSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO.

W dniach 10 i 11 maja odbył się Raid Inauguracyjny Małopolskiego Klubu Automobilowego na trasie: Lwów—Złoczów — Brody — Radziwiłłów — Dubno — Krzemieniec — Równe — Łuck (meta pierwszego etapu) Luboml — Krasny staw — Zamość — Lwów. Podczas trwania raidu odbyły się dwie próby szybkości, płaska i górska, oraz próba hamulców.

Pomimo niekorzystnych warunków atmosferycznych raid przyniósł jaknajlepsze rezultaty. Stan dróg był naogół bardzo dobry, a na niektórych odcinkach wprost wyśmienity.

Bardzo miłą niespodziankę sprawił uczestnikom raidu nowozawiązany Wołyński Klub Automobilowy, który z wielką gościnnością i serdecznością przyjmował uczestników imprezy, współdziałając przytem i w samej organizacji konkursu. Przyczyniło się to do należytego i sprawnego odbycia się prób przewidzianych w regulaminie raidu.

W ostatecznej klasyfikacji konkursu czterech zawodników uzyskało jednakową ilość punktów dodatnich. Jury ustaliło kolejność tych czterech konkurentów według litrażu wozów w ten sposób, że pierwsze miejsce zajął p. dyr. Maksymiljan Margulies, drugie p. Tomasz Łępkowski, trzecie p. Bolesław Waydowski i czwarte p. Alfred Sommerstein. Zwycięzcy otrzymali szereg pięknych nagród.

Turniej samochodowy Automobilklubu Wielkopolski.

Automobilklub Wielkopolski zorganizował w niedzielę 25 maja turniej samochodowy, czyli gymkhanę, na terenie dawnej areny P.W.K. Konkurs składał się z sześciu prób zręczności, które wykonywać należało kolejno w ciągu ustalonego czasu maksymalnego. Na starcie stawiło się 18 zawodników. Klasyfikacja wypadła następująco:

1. Carst (Praga) 73 p.; 2. Głowiński (Lancia) 80 p.: 3. Bohatyrew (Ford A) 87 p. Nagrodę dla pań przyznano pani Sokołowskiej na samochodzie Praga. Zwycięzcy otrzymali piękne nagrody.



W propagandzie tygodnia L. O. P. P. czynny udział brały polskie samochody wyrobu Państwowej Wytwórni Samochodów w Warszawie.

NAJBLIŻSZE IMPREZY KRAJOWE.

Podobnie jak co roku, koniec czerwca przynosi największą imprezę naszego kalendarza sportowego — Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski. Odbędzie się on po raz dziewiąty z kolei na trasie, która okrąża całą niemal Polskę, po wszystkich rodzajach dróg i po wszelkich terenach.

Marszruta Raidu jest następująca:

I etap dn. 22.VI — Sękociński las, Warszawa, Radzymin, Wyszków, Ostrów, Zambrów, Mężenin, Jeżewo, Białystok, Sokółka, Grodno, Wilno. Klm. 464.

II etap dn. 23.VI — Wilno, Bieniakonie, Werenów, Zaniuny, Lida, Nowogródek, Mir, Nieśwież. Klm. 248.

III etap dn. 24.VI — Nieśwież, Kleck, Siniawka, Bereza Kartuska, Kobryń, Mokrany, Kowel, Łuck, Dubno, Brody, Złoczów, Lwów. Klm. 656.

IV etap dn. 25.VI — Lwów, Gródek Jagielloński, Mościska, Przemyśl, Tyrawa Wołoska, Sanok, Miejsce Piastowe, Dukla, Żmigrod, Jasło, Pilzno, Tarnów, Brzesko, Bochnia, Niepołomice, Wieliczka, Kraków. Klm. 395.

V etap dn. 26.VI — Kraków, Ojców, Olkusz, Chrzanów, Oświęcim, Kęty, Bielsko, Pszczyna, Tychy, Murcki, Katowice, Będzin, Siewierz, Koziegłowy, Częstochowa, Gidle, Radomsko, Kamieńsk, Piotrków, Łódź. Klm. 403.

VI etap dn. 27.VI — Łódź, Łęczyca, Krośniewice, Lubień, Włocławek, Nieszawa, Służewo, Toruń, Chełmża, Stolno, Grudziądz, Warłubie, Nowe, Gniew, Tczew, Skarszewy, Kościerzyna, Egiertowo, Kartuzy, Przodkowo, Łebno, Szemud, Wejherowo, Reda, Chylonia, Gdynia. Klm. 465.

VII etap dn. 29.VI — Gdynia, Chylonia, Kołeczkowo, Miszewo, Przodkowo, Kartuzy, Egiertowo, Kościerzyna, Zblewo, Skórcz, Nowe, Warłubie, Grudziądz, Radzyń, Wąbrzeźno, Niedźwiedź, Golub, Rypin, Sierpc, Bielsk, Płock, Łąck, Gąbin, Sanniki, Sochaczew, Żyrardów, Mszczonów, Grójec, Tarczyn, Sękociński las. Klm. 493.

Ogólna długość trasy raidowej wynosi 3.085 klm.

Dzień 28 czerwca przeznaczony będzie na odpoczynek w Gdyni.

Samochody biorące udział w konkursie podzielone zostaną na trzy grupy: grupa pierwsza: samochody popularne w cenie do 1500 dol., grupa druga: samochody turystyczne w cenie do 3000 dol., grupa trzecia: samochody luksusowe w cenie ponad 3000 dol.

Klasyfikacja uskutecznioną będzie na podstawie algebraicznej sumy punktów dodatnich i ujemnych, które współzawodnicy otrzymają podczas odbywania etapów, na próbach szybkości, bądź też przy badaniu technicznem po ukończeniu Raidu. Zwycięzcy konkursu otrzymają szereg nagród indywidualnych i zespołowych, przyczem po raz pierwszy rozegraną zostanie nagroda stoł. miasta Warszawy. Raid będzie trzecią imprezą rozgrywkową tegorocznego Mistrzostwa Polski.

Komandorem Raidu będzie Prezes Komisji Sportowej A.P. p. dyr. Janusz Regulski, pierwszym vice-komandorem p. Aleksander Seńkowski i drugim vice-komandorem p. Stanisław Szydelski. Funkcje sekretarza Raidu obejmuje p. Janusz Sękowski, podczas gdy starszym kontrolerem będzie p. Czesław Zakrzewski a gospodarzem p. Ryszard Borman.

Jury Raidu, które decydować będzie o przyznaniu nagród, zbierze się w dniu 1 lipca. W skład Jury wchodzą:

P. Karol hr. Raczyński, Prezes Automobilklubu Polski.

P. Adryan Chełmicki, Vice-Prezes Automobilklubu Polski.

P. Stefan Fuchs, Vice-Prezes Automobilklubu Polski.

P. Janusz Regulski, Vice-Prezes Automobilklubu Polski, jako Komandor Raidu.

P. Franciszek Sznarbachowski, Sekretarz Generalny Automobilklubu Polski.

P. Mieczysław Rappe, Prezes Komisji Turystycznej Automobilklubu Polski.

p. płk. Kazimierz Meyer, Przewodniczący Komisji Techniczno-odbiorczej.

P. płk. Rzeszowski, Szef Wydziału Broni Pancernej M. S. Wojsk.

Pozatem zaproszono na członków honorowych Jury wszystkich Prezesów Klubów afiljowanych oraz Prezydenta m. st. Warszawy p. Zygmunta Słomińskiego.

W latach poprzedzających zwycięscami Raidów Międzynarodowych A.P. byli:

W roku 1921: Heyne na sam. Dodge.

W roku 1922: Lorenz na sam. Steyr.

W roku 1923: Liefeldt na sam. Austro-Daimler i Sirucek na sam. Praga ex aequo.

W roku 1924: Liefeldt na sam. Austro-Daimler.

W roku 1925: Betaque na sam. Austro-Daimler.

W roku 1926: Raid nie odbył się.

W roku 1927: Szwarcsztein na sam. Austro-Daimler.

W roku 1928: Illiano na sam. Fiat.

W roku 1929: Adam hr. Potocki na sam. Austro-Daimler.

Konkurenci Raidu Międzynarodowego po przybyciu do Gdyni uznani zostaną za uczestników Zjazdu nad Morze, urządzanego przez Pomorski Automobilklub pod protektoratem p. Prezydenta Rzeczypospolitej w dniu 28 czerwca. Zjazd ten organizowany jest, z okazji dziesięciolecia odzyskania dostępu do morza, zamiast projektowanego pierwotnie Raidu Pomorskiego, który miał się odbyć w dniach 28 i 29 maja. Zjazd nad Morze, w którym każdy automobilista ma szanse zdobycia pięknych i cennych nagród, powinien cieszyć się wielkiem powodzeniem.

W dniu 29 czerwca uczestnicy Zjazdu nad Morze będą mogli wziąć udział w jeździe etapowej z Gdyni przez Gdańsk i Grudziądz do Torunia, połączonej ze zwiedzaniem kilku ważniejszych pomorskich zakładów przemysłowych.

Małopolski Klub Automobilowy organizuje w dniach 5, 6 i 7 lipca swój doroczny Raid Krajoznawczy, którego trasa wykraczać będzie tym razem poza granice Polski. Szlak raidu przebiegać będzie w pierwszym dniu przez Lwów, Rzeszów, Jasło i Nowy Sącz, w drugim dniu przez Nowy Sącz, Zakopane, Jabłonicę, Szmeks, Kösmark, Lubomlę, Piwniczną i Nowy Sącz, w trzecim dniu przez Nowy Sącz, Żmigród, Duklę, Miejsce Piastowe, Sanok, Tyrawę Wołoską, Przemyśl, Lwów. Regulamin Raidu będzie podobny do regulaminu rozegranego niedawno Raidu Inauguracyjnego, z tem tylko, że wyniki prób szybkości zaliczać się będą do klasyfikacji. Płaska próba szybkości odbędzie się pod Nowym Sączem, górska zaś na Tyrawie Wołoskiej.

Wreszcie w dniu 12.VII Automobilklub Wielkop. urządza Zjazd Gwiaździsty do Poznania, z okazji Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki. W dniu następnym, to znaczy w niedzielę 13 lipca, odbędzie się na szosach pod Poznaniem Pościg za balonem wolnym, jako impreza międzyklubowa.

Zgłoszenia do IX Raidu Międzynarodowego A.P.

W pierwszym terminie zapisów, to jest do dnia 5 czerwca, zgłosili się do udziału w Raidzie następujący zawodnicy:

Kategorja samochodów popularnych: Włodzimierz Kurec (Ford), Jan Ripper (Citroen), Jerzy Widawski (Citroen), Władysław Cybulski (Citroen), Euzebjusz Dzierliński (Citroen), Michał Bitny-Szlachta (Ford), Zygmunt Hofman (Whippet).

Kategorja samochodów turystycznych: Kazimierz Krawczyk (de Soto), Guglielmo Rulli (Fiat), Zygmunt Rahnenfeld (Fiat), Leopold Gerhard (Voisin), Jan Maryański (Delage), Witold Rychter (Hudson), Wacław Krzeczkowski (Hudson), Stanisław Hahn (Hudson) oraz trzy samochody Renault, zgłoszone przez T-wo Esper, których kierowcy nie zostali jeszcze podani.

Kategorja samochodów luksusowych: Jerzy Żochowski (Delage), Franciszek hr. Mycielski (Austro Daimler), Adam hr. Potocki (Austro Daimler) Henryk Liefeldt (Austro Daimler), Maurycy hr. Potocki (Voisin), Adam Kwiatkowski (Lancia).

ZAWODY ZAGRANICZNE.

Z okazji setnej rocznicy zajęcia Algeru przez Francuzów odbywają się tam w roku bieżącym wielkie uroczystości, oraz imprezy sportowe. Automobilizm nie został w nich naturalnie pominięty. W dniu 11 maja rozegrano na obwodzie szosowym w Staoueli wielkie wyścigi samochodowe o Grand Prix Algeru, które pod względem liczby i doboru zawodników, oraz poziomu osiągniętych rezultatów, nie ustępowały wcale najsławniejszym imprezom europejskim.

Samochody uczestniczące w tych ciekawych zawodach podzielone zostały na dwie kategorje: do 1100 ccm. i powyżej tego litrażu. Przed południem rozegrane były jednogodzinne przedbiegi dla każdej z tych kategoryj oddzielnie, które wyeliminowały do ostatecznej rozgrywki sześciu konkurentów ze słabszej kategorji i dziesięciu z silniejszej. Tych 16 konkurentów rozegrało w godzinach popołudniowych finał zawodów, który polegał na przebyciu możliwie największej przestrzeni w ciągu trzech godzin. Dla wyrównania szans wszystkich zawodników zastosowano handicap, ustalony na podstawie wyników przedbiegów.

Przedbieg kategorji 1100 ccm. wygrał Dupont na samochodzie Amilcar przed Marretem na samochodzie Salmson. W większej kategorji triumfował świetny Dreyfus, drugim był Lehoux, a trzecim Etancelin, wszyscy na samochodach Bugatti.

W finale Etancelin otrzymał 4 minuty i 20 sekund wyrównania od scratchmanów, którymi byli naturalnie Dreyfus i Lehoux. Wystarczyło to najzupełniej doskonałemu zawodnikowi, aby nie dać im

dojść do siebie w ciągu całych trzech godzin. W rezultacie więc Grand Prix Algeru wygrał Etancelin przebywając dystans 275 klm., podczas gdy Lehoux przejechał 267 klm. a Dreyfus 265 klm. Czwarte miejsce zajął Scaron na sam. Amilcar z dystansem 255 klm.

W sześć dni później, to znaczy 17 maja rozegrano na tym samym torze zawody o Grand Prix Algeru dla samochodów sportowych. Był to również handicap, w którym samochody większych kategoryj dawały pewną ilość okrążeń toru wyrównania maszynom słabszym. Wyścig trwał osiem godzin i zwycięzcą został ten zawodnik, który przebył największy dystans. Startowało 26 samochodów. Zwyciężyli bezkonkurencyjnie kierowcy Lehoux i Etancelin na samochodzie Bugatti, pokrywając przestrzeń 878 kilometrów. Drugie miejsce zajęli Bellincioni i Dupont na wozie Alfa Romeo.

Piękny mityng algerski zakończył się wreszcie w niedzielę 18 maja wyścigiem przeznaczonym wyłącznie dla samochodów Bugatti. Ponieważ w zawodach mogły brać udział wozy o wszelkim litrażu, więc dla wyrównania szans znowu zastosowano handicap. Zwycięstwo odniósł Lehoux, pokrywając przestrzeń 302 klm. w czasie 2 godz. 25 min. z szybkością średnią 124,5 klm./godz.

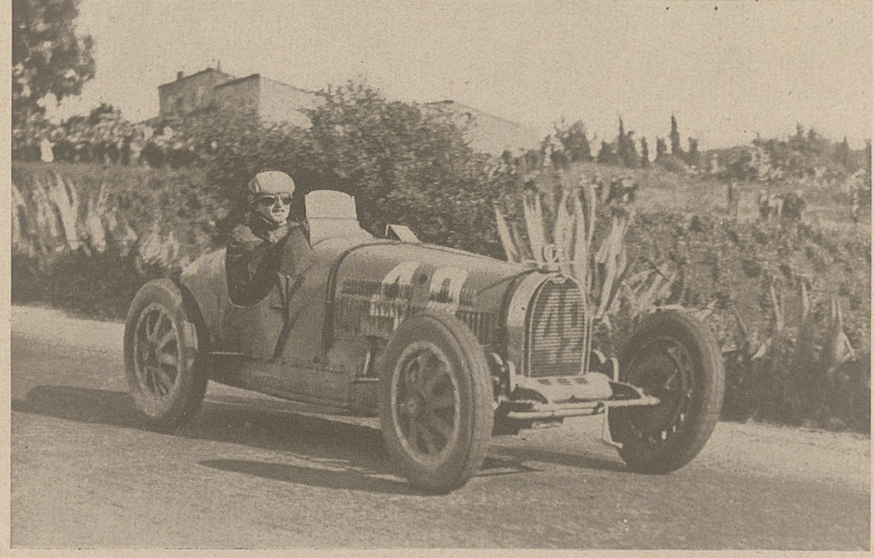
Z wielkich zawodów samochodowych rozegranych w ciągu maja w Europie wymienić należy przedewszystkiem sławny wyścig „dwa razy po dwanaście godzin", który odbył się na torze autodromu Brookland pod Londynem w dniach 9 i 10 ub. m. Wyścig ten tem się różni od innych dwudziestoczterogodzinnych konkursów wytrzymałości, że odbywa się tylko w ciągu dnia, w nocy zaś zawodnicy wypoczywają. W zawodach wzięło udział 59 sam. sportowych, z których do końca drugiego dnia dotrwało 27. Kilka wozów wycofało się z biegu skutkiem poważnych wypadków, przyczem nie obeszło się niestety bez ofiar w ludziach. Przy końcu pierwszego dnia zawodów zderzyły się mianowicie dwa samochody Talbot, z których jeden, wyrzucony z toru, wyłamał barjerę i wpadł w tłum widzów, zabijając dwie osoby i raniąc wiele innych. Zabił się również mechanik tragicznego wozu a kierowca ciężko się poranił.

W ostatecznej klasyfikacji konkursu pierwsze miejsce uzyskali kierowcy Barnato i Clement na samochodzie Bentley, przebywając dystans 3328,5 klm. z szybkością przeciętną 139 klm./godz. Na drugiem miejscu przybyli Davis i Dunfee, również na samochodzie Bentley, podczas gdy trzecie miejsce zajęli Whitcroft i Hamilton na samochodzie Riley, a czwarte Holder i Bertelli na samochodzie Aston Martin.

We Włoszech odbyły się w maju dwa poważne konkursy. 18 maja rozegrano na obwodzie szosowym w Caserta wyścig dla sam. sportowych, który zgromadził bardzo liczną i ciekawą konkurencję. Przez cały czas bieg prowadził Fagioli na samochodzie Maserati, jednak w ostatniem okrążeniu musiał się zatrzymać i w rezultacie zwyciężył Caflisch na wielkim samochodzie Mercedes-Benz, pokrywając 304 klm. w czasie 2 godz. 55 min. 19,2 s. z szybkością przeciętną 104 klm./godz. Drugim był Rosa na sam. O. M. w czasie 2 godz. 56 min. 48,6 s., a trzecim Campari na sam. Alfa Romeo w czasie 2 godz. 56 min. 55,8 s.

Drugim wielkim konkursem włoskim był doroczny wyścig o Grand Prix Rzymu, który odbył się w dniu 25 maja na obwodzie szosowym, leżącym u bram Wiecznego Miasta. Konkurs ten zgromadził bardzo silną konkurencję włoską, francuską i niemiecką. Po zaciekłej walce triumfował Arcangeli na samochodzie Maserati 1500 ccm., przebywając przestrzeń 261 klm. w czasie 1 godz. 56 min. 37.8 sek. z szybkością średnią 134 klm./godz. Drugie miejsce zajął Chiron na sam. Bugatti 2300 ccm. w czasie 1 godz. 56 min. 38,2 s., trzecie — von Morgen na sam. Bugatti 2300 ccm. w czasie 2 godz. 04 min. 24,8 s., czwarte — Biondetti na sam. Talbot 1500 ccm. w czasie 2 godz. 07 min. 04 s. i piąte Campari na sam. Alfa Romeo 1750 ccm. w czasie 2 godz. 07 min. 17 s. W kategorji do 1100 ccm. pierwszym był Maserati na sam. Maserati w czasie 56 min. 52.6 s. na dystansie 104 klm., co daje szybkość przeciętną 110 klm./godz. Drugie miejsce zajął Isaia a trzecie Matrullo, obaj na wozach Salmson.

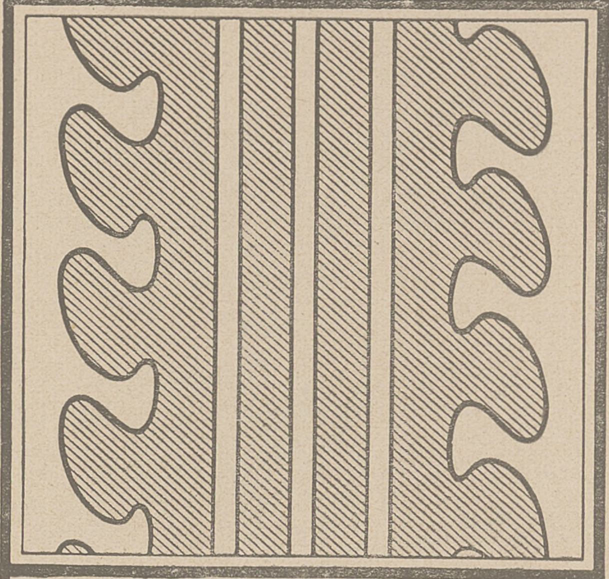
Koniec maja przynosi co roku największą imprezę amerykańską a mianowicie słynny wyścig 500-milowy o Grand Prix



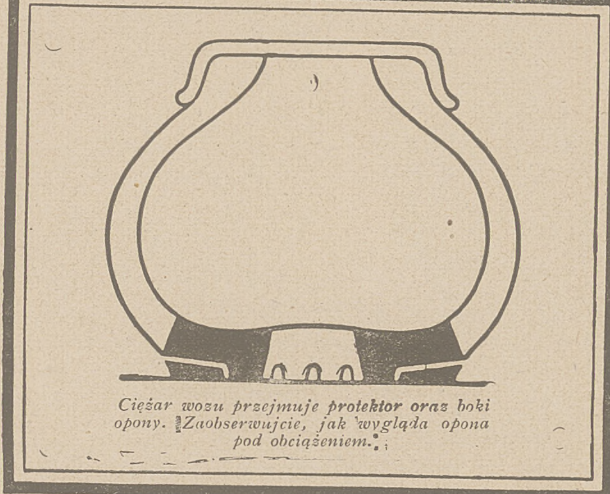


Z wyścigów samochodowych o Grand Prix Algeru. U góry: zwycięzca zawodów, Etancelin na samochodzie Bugatti. U dołu: wodzowie plemion Tuaregów, przypatrujący się wyścigom z trybuny.

Opona
i
protektor



Karby protektora dzięki swej eliptycznej formie zapewniają doskonały chwyt drogi i chronią przed zarzuceniem wozu.



Ciężar wozu przejmuje protektor oraz boki opony. Zaobserwujcie, jak wygląda opona pod obciążeniem.

tworzą nierozerwalną całość



Protektor opony Goodrich, dzięki swej specjalnej konstrukcji, zapewnia zupełnie spokojną i bezpieczną jazdę na każdej drodze.

Jest on bowiem zaopatrzony po obu brzegach w podkład z elastycznej gumy, który czyni oponę odporną na uderzenia i wstrząsy. Eliptyczna forma karbów protektora ma na celu zabezpieczenie opony przed spłaszczeniem. Wgłębienia na protektorze zapewniają oponie wielką elastyczność.

Protektor opony Goodrich zasługuje na uwagę, ponieważ zapewnia absolutne bezpieczeństwo podczas jazdy.

Goodrich

Indianapolis, rozgrywany na torze tego najstarszego w Stanach Zjednoczonych autodromu, w dniu święta narodowego, to jest 30 maja. W tym roku wyścig odbył się, zgodnie z tradycją, w obecności olbrzymich tłumów publiczności, ocenianych na 165.000 osób. Startowało 38 współzawodników. Po emocjonujących zapasach zwyciężył kierowca Billy Arnold na samochodzie Miller, przebywając dystans 805 kilometrów w czasie 4 g. 48 m. 39 s. z szybkością średnią 167 klm./godz. Drugie miejsce zajął Cantlon również na samochodzie Miller. Zwycięzca pobił rekord konkursu, co jest tembardziej godne uwagi, że w tym roku obowiązywała w wyścigu nowa formuła, zabraniająca stosowania kompresorów i więcej niż dwóch zaworów na cylinder. Do celu doszły tylko cztery samochody. Wszystkie te wozy zaopatrzone były w pneumatyki Firestone.

Z interesujących konkursów turystycznych wymienić należy zakończony na początku maja raid samochodowy i motocyklowy naokoło Francji, rozegrany, jak co roku, na przestrzeni pięciu tysięcy kilometrów. W Raidzie tym wyróżniły się, przebywając całą turę bez punktów karnych, następujące marki: Monet Goyon, Peugeot, Terrot, San Sou Pap, Styl'son, Favor, Alcyon, Thomann, Zündapp, Calthorpe, Rovin, Automoto, Jack Sport, Prester, Gillet, Sarolea, Gnome Rhone, F. N., Rosengart, d'Yrsan, Donnet, Hudson, Essex, do Soto, Chenard Walcker, Citroen, Nash, Gardner i Franklin. W raidzie uczestniczyły ogółem 83 samochody i motocykle, z których do celu doszło 62.

W maju odbyło się również kilka ciekawych imprez motocyklowych. Tak więc mityng algerski obejmował również swym programem wyścig o Grand Prix dla motocykli, który odbył się w dniu 10 maja na obwodzie w Staoueli. Klasyfikację w wyścigu tym przeprowadzono na podstawie dystansu przebytego przez zawodników w ciągu trzech godzin. Startowało 22 konkurentów. Zwyciężył Debaissieux na motocyklu Monet Goyon 500 ccm., przebywając dystans 319 klm. z szybkością średnią 106 klm./godz. Marka Monet Goyon triumfowała również w trzech innych kategorjach.

W dniu 18 maja rozegrano zawody motocyklowe o Grand Prix Rzymu w konkurencji wyłącznie włoskiej. Triumfatorem wyścigów został Bandini na motocyklu Rudge Whitworth 500 ccm., przebywając przestrzeń 261 klm. w czasie 2 godz. 17 min. 34 s. z szybkością średnią 113 klm./godz. Drugim był Broggi na mot. Frera, a trzecim Landi na mot. Velocette.

W tymże samym dniu 18 maja odbyły się zawody o Austrjackie Tourist Trophy na obwodzie szosowym w pobliżu Wiednia. Impreza zgromadziła na starcie jeźdźców austrjackich, angielskich, niemieckich, szwajcarskich, węgierskich i jugosłowiańskich. Widzów przybyło przeszło 50 tysięcy. Wyniki zawodów wypadły następująco:

Kat. 500 ccm.: 1. Steinfeller (Rudge Whitworth) 308 klm. w 3 godz. 29 min.
Kat. 350 ccm.: 1. Gayer (A.J.S.)
Kat. 250 ccm.: 1. Toricelli (Puch)
Kat. 175 ccm.: 1. Uroic (D.K.W.)

Ubiegły miesiąc zaznaczył się niestety, podobnie jak kwiecień, ogromną ilością śmiertelnych wypadków na zawodach. Oprócz wspomnianej już katastrofy w Brookland tragiczny wypadek zdarzył się również podczas wyścigów w Indianapolis, gdzie poniósł śmierć kierowca Marshall, a mechanik jego ciężko się poranił. Nie obeszło się bez wypadku i w zawodach o Grand Prix Algeru, gdzie podczas wymijania wpadła na słup telegraficzny znana kierowczyni pani Elern, ponosząc śmierć na miejscu. Podczas treningu do wyścigów na wzniesienie Zbraslav-Jiloviste zabił się doskonały motocyklista niemiecki Stegmann, a podczas zawodów w Brookland uległ śmiertelnemu wypadkowi motocyklista Hieatt. Wreszcie w jednym z mniejszych wyścigów francuskich stracił życie kierowca Namont. Doprawdy, cóż za wyjątkowo pechowy sezon!

Zjazd Gwiaździsty do Biskry.

W zjeździe gwiaździstym do Biskry, zorganizowanym przez firmę Shell, puhar dla Pań wygrała pani de Malglaive na samochodzie Graham Paige Roadster 612. Pani de Malglaive przebyła z pięcioma pasażerami przestrzeń 1121 klm. bez zatrzymania, osiągając na bardzo złych drogach 326,12 punktów dodatnich na 327 możliwych. Z pośród 41 startujących wozów 19 nie dokończyło raidu z powodu bardzo uciążliwych warunków.

Odwołanie wielkiej imprezy.

Automobilklub Niemiec podaje do wiadomości, że wielki raid międzynarodowy na przestrzeni 10.000 kilometrów, projektowany na lipiec r. b. nie odbędzie się, z powodu ciężkiej sytuacji gospodarczej, jaka daje się we znaki fabrykom samochodowym zarówno w Niemczech jak i w innych krajach. Ze względu jednak na wielkie zainteresowanie imprezą, pomysł jej nie zostanie zaniechany i o ile tylko zezwolą warunki ekonomiczne przemysłu samochodowego, zorganizowaną ona będzie w roku przyszłym.



Ś. p. Baronowa d'Elern

Baronowa d'Elern zabiła się w rozgrywce o Wielką Nagrodę Automobilową Algeru.

W dniu 11 maja r. b. baronowa d'Elern, jako uczestniczka wyścigu, jadąc z szybkością 170 kilometrów na godzinę, wskutek kurzawy, wytworzonej przez pędzącą obok maszynę, uderzyła o słup telegraficzny i poniosła śmierć na miejscu.

Tragicznie zmarła prowadziła swą nową 2-litrową Bugatti z kompresorem. Ten wstrząsający wypadek położył kres karjerze pierwszorzędnej automobilistki. Istotnie, Baronowa d'Elern przyjmowała stale żywy udział w szeregu konkursów, zdobywając różne nagrody i odznaczenia.

Ostatnio za specjalny wyczyn sportowy na wyścigach w Tunisie w listopadzie 1929 r. została nagrodzoną przez Sułtana Tunisu orderem Nichan Iftikhar.

Śmierć tragiczna Baronowej d'Elern wywarła głębokie wrażenie w kołach sportowych francuskich, gdzie jej zamiłowanie do sportu, wyjątkowa odwaga, połączona z konieczną dyscypliną sportową, jak również i ujmująca jej powierzchowność oraz obejście, zdobyły ogólną sympatję.

Nabożeństwo żałobne, odprawione w Algerze, było prawdziwie wzruszającą manifestacją. Brak słów na wyrażenie smutku tych, którzy przyszli złożyć hołd zmarłej, a jednocześnie przez okazanie szczerego współczucia ulżyć w nieszczęściu pozostałej zbolałej Matce.

Po ceremonji ciało zostało przewiezione do Nicei i tymczasowo pochowane na miejscowym cmentarzu.

Na zakończenie należy zaznaczyć, że Matka zmarłej jest warszawianką, zamieszkałą obecnie w Nicei.

Z E Ś W I A T A

KOBIETA SAMOCHODEM DOOKOŁA ŚWIATA.

7 lat przygód w różnych krajach.

Przed niedawnym czasem przybyła do Anglji pierwsza kobieta, która objechała świat samochodem, przejechawszy 43 kraje, włączając Polskę, i przemierzywszy cztery kontynenty w ciągu 7 lat nadzwyczajnych przygód i niebywałych trudności.

Jest to pani Aloha Wanderwell, która ze swym mężem, kapitanem Walterem Wanderwell, zorganizowała tę ekspedycję, mając podówczas zaledwie lat 16. W czasie tej podróży przejechali oni 60,000 mil angielskich (96.000 km.), włączając również terytorja, na których przedtem nie postała stopa białego człowieka.

„Najgorsze chwile przeżyliśmy", zwierzyła się dziennikarzom pani Wanderwell, „w portugalskiej Afryce Wschodniej, znajdując się pośród plemion, które nigdy jeszcze nie widziały białych. Pewnego dnia byliśmy oddaleni o 50 kilometrów od wody i bylibyśmy skazani na śmierć głodową, gdyby nasze samochody uległy popsuciu, lub też opony przedziurawiły się na nierównym afrykańskim „veld"; ale nasze Dunlopy wytrzymały tę ciężką próbę, i zdołaliśmy zaoszczędzić drogocennej benzyny aż do przybycia do miejsca względnej cywilizacji".

Wyczyn pani Wanderwell, która do Władywostoku przyjechała z Gibraltaru, sprawił takie wrażenie na rządzie sowieckim, że mianowano ją honorowym pułkownikiem armji czerwonej.

KOŚCIÓŁ NA KOŁACH.

Nowe niezwykłe zastosowanie samochodów.

Brytyjscy wytwórcy ukończyli niedawno wykonanie 2-ch zamówień na niezwykłe samochody. Jeden z nich jest podróżną łazienką dla pewnego księcia hinduskiego, a drugi — kościołem, zbudowanym według specyfikacji jednej z misji chrześcijańskich.

Ruchoma łazienka jest zbudowana na 1½ — tonnowym, podwoziu, a wewnątrz nadwozia znajduje się wanna porcelanowa, umywalnia, tapczan i toaletka, przyczem wszystkie te sprzęty, dzięki niezmiernie sprytnemu rysunkowi, zajmują stosunkowo małą przestrzeń.

Pomysłowy aparat, będący pod kontrolą termostatu, wykorzystuje ciepło silnika dla łazienki, uzyskując w ten sposób stały dopływ wody gorącej. W celu wygodnej jazdy po nierównych drogach w dżungli, wóz ten wyposażono w specjalne resory, oraz opony pneumatyczne Dunlop. Samochód przeznaczony jest do użytku w czasie wyjazdu księcia na polowania i zaopatrzony jest w specjalne szyby, pozwalające na dokładne obserwowanie, co się dzieje na zewnątrz, przyczem jednak pasażerowie wozu nie mogą być widziani.

Ruchomy „kościół" zaś jest osadzony na podwoziu ciężarowym, wyposażonym w opony Dunlop, i posiada ołtarz oraz wnękę za ołtarzem. Nadwozie jest w ten sposób zbudowane, że może być użyte, w razie potrzeby, jako ambona. Wóz ten został poświęcony przed oddaniem go do użytku.

Z ŻYCIA POMORSKIEGO AUTOMOBILKLUBU

Korzystając z gościnnych łamów „Auta", które w dziale kronikarskim zbiera i ploteczki klubowe, by zbliżyć przez to poszczególne kluby do siebie i dać się wzajem poznać nie tylko ze strony samych rekordów i wyczynów sportowych — pragnę podać garść wiadomości i o naszym Pomorskim Automobilklubie.

Z jakiemi trudnościami walczyć musieliśmy, zanim klub nasz dnia 12 września ub. r. zdobył prawo obywatelstwa — o tem przemilczam, bo licho nie śpi, choć to niby dekret prasowy zniesiony. Faktem jest, że istniejemy i że łączymy nasze wysiłki z zaprzyjaźnionymi klubami, by i na Pomorzu szerzyć i rozwijać nasz polski automobilizm. Program nasz sportowy na sezon bieżący ograniczył się do paru wycieczek klubowych, jazdy za balonem wolnym w dniu 1 czerwca b. r. i do 2 zjazdów gwiaździstych, jednego na regaty wszechpolskie w dniu 2 sierpnia b. r., a drugiego w dniach 28/29 czerwca b. r., „Zjazdu nad morze", który ma być wykładnikiem żywiołowego pędu całej Polski do morza, podkreśleniem tego, że Polska wartość Pomorza jako płuc swoich należycie ocenia i płucom tym skarleć nie pozwoli.

Z tegorocznego dotychczasowego sezonu sportowego najudatniejsze były: wycieczka klubowa na otwarcie sezonu 21 kwietnia b. r. i pościg za balonem 1 czerwca. W otwarciu sezonu wzięło udział 20 maszyn, a więc liczba jak na dzisiejsze „ciężkie czasy" dość pokaźna. Brakowało na tej wycieczce naszego championa za rok 1929, p. B. Jahnza, zdobywcy naszej nagrody przechodniej, ufundowanej przez p. inż. Stulgińskiego „za najwybitniejszą działalność sportową w roku ubiegłym". Złośliwi cieszyli się, że p. Jahnz stracił przez to parę punktów dodatnich zaliczonych do zdobycia ponownego tej nagrody i za rok 1930. Że p. Jahnz bronić jednak zamierza zaciekle tej nagrody — dowodem tego jego udział w następnej naszej imprezie, wspólnej jeździe na „Zjazd Gwiaździsty" do Łodzi, na który to zjazd klub nasz wystawił team z 4 maszyn, i udział jego w pościgu za balonem 1.VI. b. r., który choć nie przyniósł mu zwycięstwa, wykazał jednak, że nasz matador zeszłoroczny i w tym roku stanowi groźną konkurencję. W pościgu za balonem, w którym ogółem brało udział 22 zawodników, z czego 1 maszyna z A.P. (bar. Dangel) i 2 maszyny z A.W. (pp. Łyszczyński i kpt. Rojek) pierwszą nagrodą podzielili się pp. rtm. Linhardt, Łyszczyński i Fogel, a dodatkowe nagrody zdobyli pp. Linhardt, Łyszczyński i Jackowski. Pogoda dopisywała przy tym wyścigu wspaniale, niestety przy zbyt słabym wietrze, na co skarżył się nasz pilot, por. Janusz, a bardzo trudny, górzy-

sty i zalesiony teren, utrudniał nie tylko obserwację balonu ale i dojazd do niego już po wylądowaniu. Nic też dziwnego, że z ogólnej liczby 22 maszyn tylko 8, wcześniej czy później dotarło do miejsca lądowania, a to prócz wyżej wymienionych zwycięzców pp.: Bałaban, Frost, Mielnik, Stewenson i Stulgiński. Charakterystycznem jest, że z dopuszczonych do pościgu 4 motocykli żaden nie trafił na miejsce lądowania balonu, co tłumaczy się trudnością połączenia obserwacji z kierowaniem maszyną.

Jak dalej sezon nasz tegoroczny się powiedzie, to zależy już nie tylko od nas samych, boć np. organizowany przez nas 28/29 czerwca b. r. „Zjazd nad morze" to nie tylko nasza własna impreza, ale impreza, która ma za zadanie stworzenia pielgrzymki do morza z najdalszych zakątków Rzeczypospolitej. W tej też myśli uzyskaliśmy protektorat Pana Prezydenta nad tą imprezą, a wyznaczone nagrody klubowe, Pana Prezydenta, Pana Ministra Przemysłu i Handlu i Pana Wojewody Pomorskiego świadczą dowodnie o zainteresowaniu się tym zjazdem nie tylko z punktu widzenia sportu i turystyki.

To też zwracamy się z gorącym apelem do wszystkich automobilistów o poparcie tej imprezy, przyrzekając wzamian prócz szczerej gościnności — rozgorzałe w przepychu słońca cudne widoki „kaszubskiej Szwajcarji", możność podziwiania rozmachu polskiego w budowie naszego portu i otwarte gościnnie wrota największych fabryk na Pomorzu dla pokazania, że i tu życie wre i kipi, że płuca Polski pracują. Na deser: dla Klubów i poszczególnych zawodników nagrody, których pokaźna ilość się zebrała, a na pocieszenie dla nienagrodzonych artystyczne plakiety, które napewno będą ozdobą każdego wozu.

Gdyby zaś organizacja zjazdu miała w czemkolwiek szwankować — proszę to nam wybaczyć i wytłumaczyć trudnościami technicznemi obsługi kilkuset wozów, które na zew nasz niezawodnie pośpieszą.



U góry na lewo: Samochody Pomorskiego Automobilklubu, udające się na Zjazd Gwiaździsty do Łodzi w dniu 17 maja r. b.; u góry na prawo: Nagroda przechodnia Pom. Aut., ufundowana przez p. inż. Stulgińskiego, za najwybitniejszą działalność sportową w roku ubiegłym; u dołu na lewo: Grupa uczestników otwarcia sezonu Pom. Autom. dn. 21 kwietnia r. b. na rynku w Grudziądzu; u dołu na prawo: Pan Bruno Jahnz, zdobywca nagrody przechodniej inż. Stulgińskiego na rok 1929.



Z uroczystości zakończenia kursu kierowców w Kolumnie Szkolnej I D. Sam. Przemówienie gen. Jarnuszkiewicza do żołnierzy.

Zakończenie kursu kierowców w Kolumnie Szkolnej I Dyonu Samochodowego.

Ogromna rola, jaką samochód odgrywa w wojsku, zarówno w czasie wojny, jak i w czasie pokoju, skłania nasze władze wojskowe do zwracania coraz to większej uwagi na ten rodzaj broni. Rezultatem tego jest z jednej strony stałe polepszanie się taboru samochodowego, jakim rozporządzają oddziały wojskowe, z drugiej zaś strony — niemniej stałe doskonalenie metod i środków szkolenia kierowców.

Mieliśmy niedawno sposobność przekonać się o tem podczas uroczystości zakończenia dorocznego kursu kierowców w Kolumnie Szkolnej I Dyonu Samochodowego w Warszawie. Na uroczystości tej, która miała miejsce w dniu 24 maja, obecni byli: zastępca Dowódcy O.K. Nr. 1 gen. Jarnuszkiewicz, oficerowie I Dyonu Sam. z Dowódcą formacji ppłk. Madeyskim i mjr. Rudzkim na czele, oraz przedstawiciele prasy.

Po odebraniu przez gen. Jarnuszkiewicza defilady plutonów szkolnych i po wręczeniu nagród szeregowcom, którzy zdali kurs z najlepszemi wynikami, nastąpiło skromne śniadanie, poczem zebrani goście, oprowadzani przez Dowódcę Kolumny, kpt. Wukiczewicza, zwiedzili koszary, zatrzymując się dłużej w działach, mających związek z wyszkoleniem żołnierzy na kierowców samochodowych.

Specjalne zainteresowanie gości wzbudziło bogato wyposażone muzeum Kolumny, gdzie stoją pokazowe modele wszystkich części składowych samochodu oraz liczne przybory, przyrządy fizyczne i tablice, służące do wykładów. Obok muzeum mieści się Bibljoteka, składająca się z około 3500 tomów i obejmująca, oprócz kilkuset dzieł beletrystycznych, podręczniki z zakresu ogólnej wiedzy wojskowej oraz podręczniki automobilowe najnowszych wydań. Dzięki tak doskonałemu zaopatrzeniu Kolumny we wszelkie pomoce naukowe, poziom nauczania, jest bardzo dobry.

Jak nas poinformowano, w tym roku po raz pierwszy uczniowie poddani zostali badaniom psychotechnicznym. Ponieważ Kolumna nie posiada jeszcze specjalnych aparatów do tego celu, przeprowadzone były na początek jedynie badania wstępne, które miały na celu stwierdzenie ogólnego poziomu umysłowego żołnierzy. Do następnego jednak kursu kierowców dopuszczeni już będą tylko ci szeregowcy, którzy przejdą z dodatnim wynikiem badania psychotechniczne na specjalnych aparatach, przystosowanych do potrzeb automobilizmu.

Dlaczego w Anglji jeżdżą lewą stroną?

Nie wiemy, czy wszystkim wiadomo, że w Anglji jeździ się po lewej, a nie jak w większości krajów po prawej stronie Biuro Informacyjne General Motors wyjaśnia, że zwyczaj ten datuje się od czasów średniowiecznych, kiedy rycerze jeździli lewą stroną drogi, by w razie spotkania się z nieprzyjacielem mieć go po prawej ręce, co ułatwiało atak i obronę tak mieczem jak i lancą.

Kronika Przemysłowo-Handlowa

PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY A LOTNICTWO.

Już w ciągu kilku ostatnich lat rozważana była sprawa oparcia produkcji samolotów na przemyśle samochodowym. Podnoszone było duże pokrewieństwo zagadnień technicznych zarówno jak i kwestja wykorzystania do sprzedaży aparatów lotniczych istniejącej organizacji sprzedaży samochodów. W związku z tem pisaliśmy w swoim czasie o uruchomieniu produkcji samolotów przez Forda, a obecnie mamy do zanotowania podobny krok ze strony koncernu Corda.

Na ostatniej międzynarodowej wystawie lotniczej w St. Louis wystawiony został seryjny samolot Stinson-Lycoming o niebywale niskiej cenie sprzedażnej 5.775 dolarów.

Zarówno firma Stinson Aircraft Corp, jak i firma Lycoming Mnfg. Co. należą do koncernu Cord Corp. w Chicago.

Głównym motywem, który skłonił koncern Corda do wejścia na pole przemysłu lotniczego była chęć rozszerzenia rynku zbytu dla silników Lycominga.

Uruchomienie produkcji lotniczej nie stanowiło dla Corda poważniejszej trudności, bowiem fabryka Lycoming, produkująca rocznie powyżej 65.000 silników różnych typów, mogła podjąć produkcję silników lotniczych bez potrzeby poważniejszych inwestycyj.

Gdy produkcja silnika lotniczego została opanowana trzeba było rozstrzygnąć, czy sprzedawać silniki fabrykom samolotów, czy też wypuścić na rynek własne aparaty lotnicze. — Wybrano to drugie rozwiązanie.

Obecnie Cord sprzedaje samoloty w cenie 5.775 do 23.900 dolarów a p. Manning, Szef działu lotniczego Corda, przypuszcza, że w krótkim czasie, dzięki powiększaniu się zapotrzebowania na rynku, będzie mógł dostarczać samoloty w cenie 2.500 do 3.000 dolarów.

PRZYSZŁOŚĆ SILNIKÓW DIESELA.

Możliwość zastąpienia silników benzynowych przez silniki Diesela nie przestaje być przedmiotem ożywionych dyskusyj. Tyle już jednak na ten temat wypowiedziano, że można spróbować wyciągnąć pewne wnioski.

Najpoważniejszą przeszkodą w zastosowaniu silników Diesela do samochodów osobowych są w obecnej chwili nie tyle właściwości samego silnika Diesela, ile trudności zaopatrywania się w czasie podróży w odpowiednie paliwo. które aczkolwiek jest w zasadzie tańsze, to jednak nie jest tak łatwe wszędzie do nabycia jak benzyna.

Zastosowanie Dieseli w automobilizmie rozpoczyna się od takich samochodów, które mają swe stałe kursy i mogą mieć swe własne stacje zaopatrzenia, to znaczy od autobusów i samochodów ciężarowych.

Również bardzo odpowiednią dziedziną dla silników Diesela jest lotnictwo. Po pierwsze silniki lotnicze są silnikami dużej mocy, więc oszczędność na paliwie ma tu większe znaczenie, niż dla samochodów osobowych, a po wtóre mniejsze zużycie paliwa pozwala na zmniejszenie obciążenia aparatu o jakieś 20% przy tej samej odległości przelotu.

Gdy silniki Diesela wyrugują silnik benzynowy z lotnictwa, z samochodów ciężarowych i autobusów, będzie na czasie sprawa zastosowania ich do samochodów osobowych, o ile przytem do tego czasu ceny paliwa nie ulegną zasadniczej zmianie. Wskutek zwiększonego zapotrzebowania paliwo ciężkie niewątpliwie podrożeje i pewnie w wielu krajach zostanie obłożone specjalnym podatkiem, podobnie jak obecnie benzyna. Oszczędność Dieseli może być przez to zasadniczo zachwiana i zwycięstwo ich nad silnikami benzynowemi będzie więc zależało przedewszystkiem od dalszego udoskonalenia budowy, uproszczenia obsługi i od obniżenia kosztów fabrykacji.

ZWYCIĘSKI POCHÓD FORDA.

Łączna produkcja wszystkich fabryk Forda wynosiła w kwietniu r. b. 206.340 maszyn, czyli o 15.150 więcej od wyniku produkcji w kwietniu ub. r. Olbrzymia, nieprawdopodobna wprost liczba wyprodukowanych samochodów, świadczy o coraz to większej popularności tej marki, dowodem czego są również i wyniki rejestracyjne 1 kwartału r. b. Otóż, w Stanach Zjednoczonych w ciągu pierwszych trzech miesięcy r. b. zarejestrowano 600.643 nowych samochodów osobowych (pomimo krachu giełdowego) z czego 282.154 Fordy, czyli 40,8%. Ogólna liczba zarejestrowanych ciężarówek wynosiła w tymże czasie 104.315 maszyn, w tej liczbie 46.995 Fordów — co równa się 45%.

Cyfry produkcji oszałamiają nawet fachowca masowej produkcji, musimy bowiem wziąć pod uwagę, że Zakłady Forda pracują tylko 5 dni w tygodniu i by podołać olbrzymiemu zapotrzebowaniu na samochody — fabryki fordowskie wyrabiały po 9.371 samochodów osobowych i ciężarowych dziennie.

Międzynarodowa Rada Turystyczna.

W ostatnich dniach marca 1930 r. w lokalu Paryskiej Izby Handlowej odbyło się pod przewodnictwem p. Edmunda Chaix, Prezesa Międzynarodowej Centralnej Rady Turystycznej 6-te Ogólne Zgromadzenie tejże Rady, do której należy 55 towarzystw turystycznych i przedstawiciele rządów 24-ch państw.

Po załatwieniu spraw administracyjnych i rozpatrzeniu nowych kandydatur do Rady, Zebranie przystąpiło do omówienia spraw celnych, związanych z automobilizmem. Omówiono w szczególności sposoby unormowania w poszczególnych krajach typu dokumentów celnych dla automobilów i rozważono możliwości rozszerzenia na wszystkie państwa prolongaty „carnets de passage", udzielonej w jednym z państw; zalecono rozszerzenie systemu tryptyków na samochody campingowe i przyczepki dwukołowe, oraz na radjoaparaty, zmontowane na samochodach turystów. Zostało uznane za konieczne: objektywne zajęcie się kwestją unifikacji dokumentów celnych dla yachtów i ułatwienie yachtom przekraczania granic.

W sprawach komunikacyjnych uchwalono w drodze dyplomatycznej zwrócić uwagę rządów, które nie ratyfikowały dotąd Międzynarodowej Konwencji Drogowej z d. 24 kwietnia 1926 r. na korzyści które wypływałyby z jej ratyfikowania. Pozatem rozpatrywano przepisy

tymczasowe, które należałoby z dn. 24 października 1930 r. wprowadzić w państwach, w których wspomniana konwencja nie będzie obowiązywała.

W sprawie przewozu kolejami bagażu, wysyłanego bez okazania biletu jazdy, Ogólne Zgromadzenie uchwaliło, by towarzystwa turystyczne ubiegały się u władz celnych swych krajów o utworzenie pewnej liczby urzędów, do których bagaż mógłby być wysyłany, a następnie po przeprowadzeniu rewizji celnej, odbierany przez podróżnych.

Referaty w sprawie *turystyki wodnej*, zostały zaaprobowane i dały podstawę do interesującej wymiany zdań w przedmiocie udogodnień, które mają być przyznane yachtom.

Uznano w zasadzie konieczność zorganizowania pod względem turystycznym *kontynentu afrykańskiego*, który będzie przedstawiał coraz to większą atrakcję dla turystów w miarę tego, jak będą udoskonalone środki komunikacyjne w jego obrębie.

Jednogłośnie uznano za wskazane skorzystać z doświadczenia Francji dla uzgodnienia funkcjonowania pogotowia ratunkowego dla samochodów na drogach pomiędzy państwami, sąsiadującemi ze sobą w Europie.

W sprawie opłat, pobieranych od automobilistów, *obcokrajowców* uznano, że całkowite zniesienie tych opłat byłoby rozwiązaniem idealnem, lecz jest w danej chwili nieosiągalnem i zalecono, by zniesienie opłat nastąpiło na okres 2-wu, a nawet 3-ch miesięcy i to w miarę możności na zasadach wzajemności.

NOWA OPONA FISK

W szerokich kołach automobilistów rozpowszechnione jest mniemanie, że prawidłowo skonstruowana opona samochodowa posiadać winna wielką grubość, mocny i szeroki protektor, oraz ogólną budowę ciężką i masywną, i że wtedy dopiero utrzymuje ona dobrze ciężar samochodu oraz przekazuje drodze moc silnika. W rzeczywistości jednak pogląd ten jest najzupełniej mylny, będąc zupełnem przeciwieństwem prawidłowych zasad inżynieryjnych konstrukcji opony. Mianowicie wiedzieć należy, że element, który utrzymuje ciężar samochodu i transmituje siłę nośną jest nie materjał, z którego wykonano oponę, ale powietrze w niej zawarte. Stąd prosty wniosek, że opona musi być tak skonstruowana, aby powietrze jaknajlepiej wypełniać mogło swe zadanie.

Według tej racjonalnej zasady skonstruowana została nowa opona Fisk typu Air-Flight (erflajt), w której, w porównaniu z oponami innej konstrukcji, znacznie większa część ciężaru jest unoszona przez powietrze. Stanowi to jedno z najpoważniejszych udoskonaleń, wprowadzonych od czasu powstania opony balonowej.

Przy konstrukcji nowej opony Fisk zwrócono przedewszystkiem uwagę na powiększenie przestrzeni dla powietrza, która też jest większa niż przeciętnie stosowana przestrzeń w oponach innych marek. Powiększenie rozmiarów tej przestrzeni dochodzi przeciętnie do 8,6% w gatunku De Luxe a w oponach normalnych wynosi przeciętnie 1%. Płótno opony Air-Flight nie jest przesadnie grube i przez to mniej sztywne i elastyczniejsze, a więc bardziej odporne na nierówne uderzenia, otrzymywane podczas jazdy. Kilkakrotnie zamocowany rant jest również bardziej giętki, a przytem silniejszy i wytrzymalszy. Zwiększona długość przestrzeni giętkości umożliwia absorbowanie wstrząsów na znacznie większej części opony, co zezwala na zmniejszenie jej grubości bez obawy zbyt prędkiego zużycia. Węższy i bardziej płaski rysunek protektora na 6-cio przekładkowych oponach pozwala zastosować zasadę Air-Flight do tych opon w takim samym zakresie, jak dla opon 4-ro przekładkowych. Protektor, oraz guma pomiędzy przekładkami i w innych częściach opony zostały tak dostosowane, aby dawały maksimum siły, elastyczności i odporności na gorąco przy możliwie zmniejszonym ciężarze.

Materjał, z którego zbudowaną jest nowa opona Fisk został bardzo umiejętnie rozmieszczony, tak iż każdy ze składników opony będzie się dobrze konserwował. To też opona Air-Flight, łącząc w sobie zalety ekonomji z niespotykaną dotychczas elastycznością, dającą kierowcy i pasażerom samochodu uczucie niezwykle cichej, lekkiej i łatwej jazdy, wysuwa się zdecydowanie na naczelne miejsce, wśród wszystkich rodzajów opon, znajdujących się w chwili obecnej na rynku.

Zakłady przemysłowe Motolechja (Warszawa, Belgijska 5) proszą nas o zakomunikowanie, iż Członkom Automobilklubu Polski za okazaniem legitymacji członkowskiej udzielają 5% rabatu na swych wyrobach.


ASPIRIN 0,5
BAYER
Istnieje tylko jedna
ASPIRINA



OSOBOWE
CIĘŻAROWE
AUTOBUSY

OŚWIĘCIM-PRAGA

Znaczna zniżka cen wobec częściowego wyrobu w kraju

Centralne zakłady naprawy i składy części zapasowych w Oświęcimiu

PRZEDSTAWICIELSTWA:

„OŚWIĘCIM-PRAGA-AUTO"

WARSZAWA: Kredytowa 4, tel. 291-34, telegr. „Centropług"
LWÓW: Jagiellońska 7 tel. 3-05
POZNAŃ: Pl. Wolności 11, tel. 55-33, Telegr. „Autopraga"
KRAKÓW: Kremerowska 6, tel. 123-67

OŚWIĘCIM

Zjednoczone Fabryki Maszyn i Samochodów S. A.

Tel. 47 Oświęcim II
Telegr. „Famis"

ODPOWIEDZI REDAKCJI.

Wzrastająca stale popularność naszego pisma sprawia, że Redakcja otrzymuje coraz to większą ilość listów, w których Czytelnicy AUTA proszą o udzielenie im informacyj z różnych dziedzin życia automobilowego. Ponieważ uważamy, że udzielane odpowiedzi przydać się mogą niejednokrotnie ogółowi Czytelników, wprowadzamy począwszy od niniejszego numeru dział „Odpowiedzi Redakcji", w którym udzielać będziemy wszelkich porad i informacyj na zapytania do nas skierowane.

REDAKCJA AUTO.

Pan P. Z-cew, Chrzanów, Fabryka Lokomotyw, zapytuje: jakie są najlepsze podręczniki z dziedziny samochodowej, jak to: ustrój, konstrukcja, choroby samochodów i t. p., oraz w jakiej księgarni takowe można nabyć?

Odpowiedź Nr. 1. Autorami najlepszych podręczników z dziedziny budowy i utrzymania samochodów są inż. Adam Tuszyński i por. Kazimierz Wallmoden. Podręczniki ich otrzymać można w Warszawie w księgarni Trzaska, Evert i Michalski, w Głównej Księgarni Wojskowej, oraz w innych większych księgarniach.

Pan M. Gorzu-ski, Wilno, Zamkowa 9, zapytuje: jakiej marki motocykl względnie trzykołowiec najmniej odbiega pod względem wygody od samochodu i gdzie takowy można nabyć?

Odpowiedź Nr. 2. Żaden z istniejących obecnie motocykli nie może zapewnić tak wygodnej i niemęczącej jazdy, jak samochód, szczególniej na naszych drogach. Wszystkie motocykle, przeznaczone do normalnej jazdy turystycznej, przedstawiają mniej więcej jednakowe kwalifikacje z punktu widzenia wygody. To się tyczy trzykołowców, to obecnie już się niemal nie wyrabia przesadnie małych wózków w cenie motocykli, gdyż okazały się one absolutnie niepraktyczne i niewytrzymałe na złe drogi. Natomiast cyclecary większe, dające pełnię komfortu, nie różnią się w cenie od małych samochodów czterokołowych. Reasumując, pogodzić się z tem należy, że niema żadnego przejściowego wehikułu pomiędzy motocyklem i małym samochodem, zwłaszcza, dodajemy to raz jeszcze, takiego któryby się nadawał na nasze warunki drogowe.

P. dr. St. Kasp-ski, Mińsk Mazowiecki, Warszawska 31, zapytuje: czy jest w Polsce przedstawicielstwo samochodów Standard, lub też jaki jest adres tej fabryki w Anglji?

Odpowiedź Nr. 3. Przedstawicielstwo angielskich samochodów Standard obecnie już w Polsce nie istnieje. Adres tej fabryki w Anglji brzmi, jak następuje: The Standard Motor, Co., Ltd, Canley Works, Coventry.

P. mec. J. Br-ski, Iłża, 11 listopada Nr. 14, zapytuje: kto ma przedstawicielstwo na Polskę niemieckich samochodów D.K.W. i Opel?

Odpowiedź Nr. 4. Generalne przedstawicielstwo na Polskę wyrobów marki D.K.W. posiada firma „Polmotor" — Henryk Linke i S-ka, Poznań, Zwierzyniecka 8. Co się tyczy samochodów Opel, to właścicielem tej fabryki jest od niedawna koncern General Motors, który jednak nie uważa za wskazane sprzedawać samochodów Opel w Polsce. Będzie to możliwe przypuszczalnie nie prędzej, aż po zawarciu traktatu handlowego z Niemcami.

F-ma Centrala Samochodowa w Grodnie, Orzeszkowej 4, zapytuje: jaki jest adres generalnego zastępcy na Polskę motocykli Douglas?

Odpowiedź Nr. 5. Generalne przedstawicielstwo na Polskę motocykli Douglas posiada Biuro techn.-handlowe inż. Andrzej Przeworski, Warszawa, Chmielna 27.

STUDJUJĄC MARSZRUTĘ RAIDÓW, PLANUJĄC WYCIECZKI, PAMIĘTAJ, ŻE



SAMOCHODOWE
firmy **FREYTAG & BERNDT** w Wiedniu
są specjalnie przygotowane dla Polski.

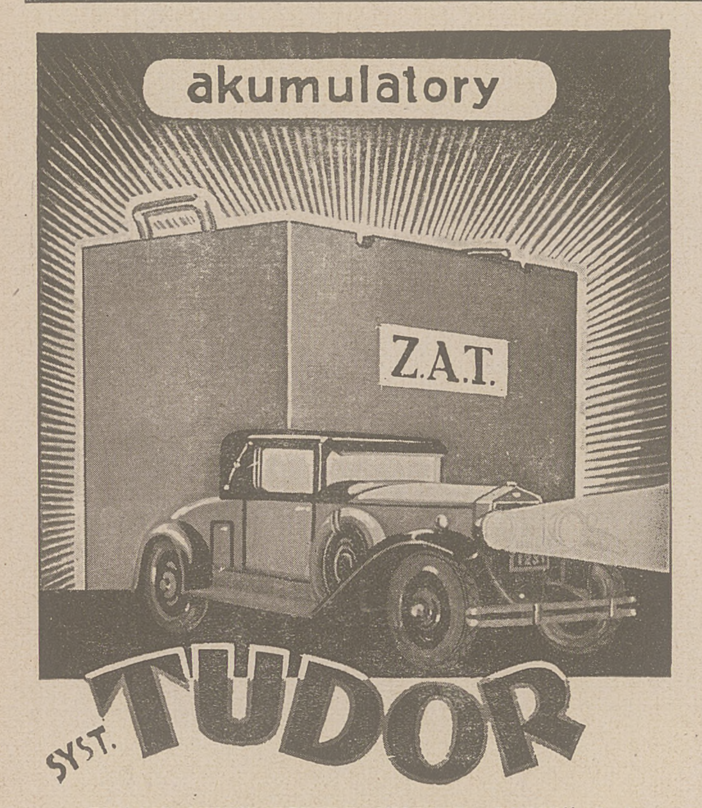
Skala 1 : 300.000 Polska, Niemcy, Szwajcarja, Włochy, Austrja, Czechosłowacja, Rumunja, Węgry. 57 odcinków à 4 zł.

Mapy turystyczne wyd. „GEA"
(Pieniny, Pilsko, Żabie, Worochta, Babia Góra, Bielsko, Krynica)

Mapy samochod. wyd. „GEA"
Skala 1 : 800.000 i 1 : 400.000

SAMOCHODOWY
ATLAS POLSKI
Continental
(jedna mapka orjentacyjna 20 szczegółowych) Skala 1 : 1.000.000 Opr. płót. zł. 15

GEBETHNER I WOLFF W WARSZAWIE
DO NABYCIA WE WSZYSTKICH KSIĘGARNIACH



ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYSTEMU „TUDOR" S. A.
WARSZAWA, UL. ZŁOTA Nr. 35, TELEFONY: 404-94
ODDZIAŁY: BYDGOSZCZ, LWÓW, POZNAŃ
KATOWICE, ULICA ŚW. PAWŁA Nr. 6 TELEFON 26-50
Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie
„MAGNET"—WARSZAWA, UL. HOŻA 33. TELEFON 19-31.

TYLKO ANGIELSKIE
taśmy hamulcowe stosuje automobilista, zdający sobie sprawę z odpowiedzialnej funkcji hamulców w samochodzie. Taśma angielska jest jednak droga. Naprawdę **TANIA**, a przytem pierwszorzędna, o wysokim współczynniku tarcia, jest tylko

ANGIELSKA TAŚMA HAMULCOWA

Przedstawicielstwo i Sprzedaż Hurtowa

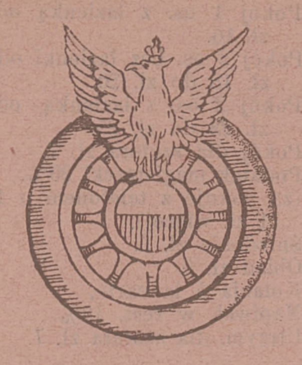
„BRAMEC" REGᴰ
BRAKE & CLUTCH LININGS

ROTAX
Warszawa
Niecała 1

DOŚWIADCZONY I WYSPECJALIZOWANY W BRANŻY SAMOCHODOWEJ

INŻYNIER-MECHANIK
na kierownicze stanowisko do większego dobrze prosperującego przedsiębiorstwa handlowo-przemysłowego branży samochodowej **poszukiwany.** Po wykazaniu odpowiednich kwalifikacji korzystna pozycja w zarządzie oraz ewent. nabycie większ. udziału możliwe.

Zgłoszenia do „Par" Poznań, ul. Marcinkowskiego 11, pod: 22,41.



Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny).

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Telefon 135-86.

Komunikaty Biura Turystycznego

I. HOTELOWE TARCZE POLECAJĄCE. Poniżej podaje się do wiadomości spis, charakterystykę i cenniki hoteli, którym Automobilklub Polski udzielił swych tarcz polecających. Jedna gwiazdka przy nazwie hotelu oznacza zakład skromny, lecz dobrze prowadzony, dwie gwiazdki — zakład pierwszorzędny, trzy gwiazdki — zakład komfortowy. Cenniki obowiązują hotele w stosunku do członków A.P., Klubów Afiljowanych oraz Klubów zagranicznych zrzeszonych w A.I.A., do chwili ogłoszenia w Komunikacie Biura Turystycznego zaszłych w nich zmian.

P.P. Automobiliści są proszeni o popieranie niżej wymienionych hoteli, a jednocześnie, w razie spostrzeżenia jakichkolwiek znaczniejszych braków w obsłudze hotelowej, o komunikowanie ich pod adresem Biura Turystycznego Automobilklubu Polski, 10, Aleja Szucha, Warszawa.

Spis hoteli polecanych przez A.P. będzie podawany w każdym numerze „Auta" z uwzględnieniem zaszłych w nich zmian.

BIAŁOWIEŻA	„Pod Żubrem" * ul. Stoczek 145.	Ilość NN. w hotelu — 9, restauracja, elekr. oświetl., telefon, garaż na 2 samochody, benzyna i oleje na miejscu.	Pokój 1 osob. zł. 4. Pokój 2 osob. zł. 6. Garaż zł. 2.
KIELCE	„Bristol" ** ul. Sienkiewicza 26.	Ilość NN. hotel. — 37, oświetl. elektr., telefon, restauracja, czytelnia, łazienki, pokoje dla szoferów, garaż na 5 samochodów, stacja benzynowa i warsztat naprawczy obok hotelu.	Pokój 1 osob. od zł. 5 do zł. 7.50. Pokój 2 os. od zł. 11 do zł. 16. Garaż zł. 5.
KRAKÓW	„Francuski" *** ul. Pijarska 13.	Ilość NN. — 75, oświetl. elektr., telefon, centralne ogrzew., woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 20 NN. z łazienkami, 20 łazienek ogólnych, winda, rest., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla korespondencji, garaż, stacja benz. obok hotelu.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 10 do zł. 21. Pokój 1 os. z łazienką od zł. 21 do zł. 25. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 21 do zł. 25. Pokój 2 os. z łazienką od zł. 30 do zł. 35. Podat. magistracki 20%. Opłata za usługę 15%. Cena śniadania zł. 1.70 i zł. 3. Cena obiadu zł. 4.50. Kolacje à la carte.
KRAKÓW	„Grand-Hotel" *** ul. Sławkowska 5.	Ilość NN. — 50, oświetl. elektr., telefon, centr. ogrzew., woda bież. zimna i ciepła w 42 NN., 12 NN. z łazienkami, 3 łazienki ogólne, rest., kawiarnia, hall, 4 pokoje dla szoferów, stacja benzynowa w pobliżu.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 8 do zł. 22. Pokój 1 os. z łazienką od zł. 22 do zł. 28. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 11 do zł. 26. Pokój 2 os. z łazienką od zł. 32 do zł. 50. Pokój dla szofera zł. 8. Podatek magistracki 20%. Opłata za usługę 15%. Śniadanie zł. 3.60. Obiady i kolacje à la carte.

LWÓW	„George'a" *** Pl. Marjacki 1.	Ilość NN. — 90, oświetl. elektr., telefon, centr. ogrzew., woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 32 NN. z łazienkami, 3 łazienki ogólne, winda, rest., hall, pokój dla korespondencji, 6 pokoi dla szoferów, stacja benz. przy hotelu.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 7 do zł. 12. Pokój 1 os. z łazienką od zł. 16. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 18 do zł. 20. Pokój 2 os. z łazienką od zł. 23 do zł. 25. Pokój dla szofera zł. 7. Podatek magistracki 20%. (za pokoje z telefonem o 1 1 zł. więcej). Śniadanie zł. 2. Obiad zł. 6. Kolacja à la carte. Napiwek w rest. 10%. Utrzym. dla szofera zł. 7.
ŁÓDŹ	„Grand-Hotel" *** ul. Piotrkowska 72.	Ilość NN. — 171, oświetl. elektr., woda bież. zimna i ciepła w 140 NN., 20 NN. z łazienkami, 3 łazienki ogólne, 2 windy, restauracja, kawiarnia, hall, ogród.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 8 do zł. 15. Pokój 1 os. z łazienką od zł. 15 do zł. 28. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 14 do zł. 28. Pokój 2 os. z łazienką od zł. 26 do zł. 46. Podatek magistracki 25%.
OSTENDE (BELGJA)	„Splendide" *** (otw. od 5 czerwca do 1 października) Digue de mer 57.	Ilość NN. — 200, oświetl. elektr., telefon, woda bież., zimna i ciepła we wszystkich NN., 60 NN. z łazienkami, 6 łazienek ogólnych, 2 windy, rest., hall, czytelnia, pokój do korespondencji, 10 pokoi dla szoferów, garaż i st. benz. w pobliżu.	*Od 19 lipca do 31 sierpnia (w sezonie):* Pokój 1 os. bez łazienki od 85 do 160 fr. Pokój 1 os. z łazienką od 125 do 225 fr. Pokój 2 os. bez łazienki od 150 do 300 fr. Pokój 2 os. z łazienką od 190 do 360 fr. Pokój i utrzymanie (pensjonat) od 160 do 260 fr. b. od osoby. *Przed i po sezonie:* Pokój 1 os. bez łazienki od 70 do 115 fr. Pokój 1 os. z łazienką od 100 do 150 fr. Pokój 2 os. bez łazienki od 120 do 220 fr. Pokój 2 os. z łazienką od 160 do 280 fr. Pokój i utrzym. (pensjonat) od 130 do 225 fr. od osoby dziennie. I śniadanie 10—30 fr. II (lunch) 40 fr. Obiad 45 fr. Pokój i utrzymanie szofera dziennie 75 fr. Opłata za usługę 10%. Podatek państwowy 5%. Opłata pobytowa 2.50 fr. dziennie od osoby.
PŁOCK	„Warszawski" ** ul. Kolegjalna 20.	Ilość NN. — 18, oświetl. elektr., telefon, 2 łazienki, rest., hall, pokój do korespondencji, pokoje dla szoferów, garaż na 5 samochodów, st. benz., warsztat repar. obok hotelu.	Pokój 1 os. zł. 7.75. Pokój 2 osob. od 11.60 do 12. 95 zł. Pokój dla szofera 6.15 zł. (Ceny podane wraz z usługą). Garaż 3 zł. dziennie. Śniadanie od 1 zł. Obiad zł. 2,20. Kolacja zł. 2 (w rest. za usługę dolicza się 10%). Podatek magistracki 20%.
RADOM	„Rzymski" ** ul. Żeromskiego 15.	Ilość NN. — 31, oświetl. elektr., telefon, 2 łazienki ogólne, rest., kawiarnia, pokoje dla szoferów, garaż na 6 samoch., stacja benz.	Pokój 1 os. od 5 do 7 zł. Pokój 2 os. od 9 do 15 zł. Garaż 4 zł. Podatek magistracki 25%.
SEMMERING (AUSTRJA)	„Südbahn" *** Semmering bei Wien.	Ilość NN. — 300, oświetl. elektr., centr. ogrzew., telefon, woda bież. zimna i ciepła w 200 NN., 80 NN.	*W sezonie:* (15.XII — 15.III — 15.VII — 15.IX oraz święta Wielkanocne i Zielone Św.).

		z łazienkami, 8 łaz. ogólnych, winda, hall, rest., kawiarnia, czytelnia, pokój dla korespondencji, ciemnia fotograficzna, tereny sportowe, ogród, 20 pokoi dla szoferów, garaż na 80 samochodów, warsztaty repar., stacja benzynowa.	Pokój 1 os. 14 do 26 schil. Z łazienką od 30 do 45 schil. Pokój 2 os. od 22 do 42 schil. Z łazienką od 55 do 75 schil. *Poza sezonem:* Pokój 1 os. od 10 do 14 schil. Z łazienką od 20 do 30 schil. Pokój 2 os. od 20 do 28 schil. Z łazienką od 35 do 45 schil. Pokój dla szofera 6 schil. Garaż 7 schil. I śniadanie 2,50 schil. II śniadanie 9—10 schil. Obiad 9 — 10 schil. Utrzym. szofera 2 schil. Opłata za usługę 10%. Opłata pobytowa 1 schil. dziennie od osoby.
WARSZAWA	„Europejski" *** Krak. Przedm. 13.	Ilość NN. — 215, oświetl. elektr., centr. ogrzew., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 85 NN. z łaz., 6 łaz. ogólnych, winda, rest., kawiarnia, hall czytelnia pokój dla korespondencji, ogród, stacja benz. w pobliżu.	Pokój 1 os. bez łazienki od 15 do 33 zł. Pokój 1 os. z łazienką od 28 do 52 zł. Pokój 2 os. bez łazienki od 27 do 40 zł. Pokój 2 os. z łazienką od 37 do 100 zł. Podatek magistracki 15%.
WARSZAWA	„Polonia-Palace" *** Al. Jerozolimskie 39.	Ilość NN. — 159, oświetl. elektr., centr. ogrz., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 19 NN. z łaz., 10 łaz. ogólnych, winda, rest., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla koresp., pokoje dla szoferów, 3 boksy, garaż, st. benz. w pobliżu.	Pokój 1 os. bez łazienki od 11 do 26 zł. Pokój 1 os. z łazienką od 30 do 32 zł. Pokój 2 os. bez łazienki od 24 do 28 zł. Pokój 2 os. z łazienką od 42 do 48 zł. Pokój dla szofera 11 zł. Śniadanie 2.50 zł. Obiad 6.75 zł. Kolacja zł. 8.85. Garaż zł. 6. Opłata za usługę pierwsze 3 dni 15%, następne 10%. Podatek magistracki 15%.
WILNO	„St. Georges" ** ul. Mickiewicza 20.	Ilość NN. — 70, oświetl. elektr., telefon, woda bieżąca zimna we wszystkich NN., 3 łaz. ogólne, restauracja, kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla koresp., pokoje dla szoferów, garaż na 8 samochodów, st. benz. w pobliżu.	Pokój 1 os. od 5 do 15 zł. Pokój 2 os. od 11 do 22. Pokój dla szofera 5 zł. Śniadanie 2 zł. Obiad 5 zł. Kolacja 4 zł. (ceny łącznie z usługą). Podatek magistracki 15%. Garaż 3 do 5 zł.
ZAKOPANE	„Bristol" *** Bulw. Słowackiego.	Ilość NN. — 85, oświetl. elektr., centr. ogrzew., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 9 łaz. ogólnych, rest., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla koresp., pokoje dla szoferów, ciemnia fotograficzna, ogród, st. benzynowa, garaż w pobliżu.	Pokój 1 os. od 12 do 18 zł. Pokój 2 os. od 22 do 34 zł. Pokój dla szofera od 6 do 8 zł. (W czasie 1.III — 1.VII i 1.IX — 1.XII cennik zniżony o 30 — 50%). Obiad od 5 — 8 zł. Kolacja od 4 — 6 zł. Pokój z utrzymaniem (pensjonat) od 26 do 30 zł. Utrzymanie dla szofera od 5 do 8 zł. dziennie. Opłata za usługę 10%. Taksa Klimatyczna tygodniowo 12 zł., mies. 26 zł.
ŻYWIEC	„Polonia" * ul. Kościuszki 401.	Ilość NN. — 16, oświetl. elektr., centralne ogrzew., telefon, woda bież. zimna we wszystkich NN., 12 NN. z wodą bież. zimną i ciepłą, 2 łazienki ogólne, rest., kawiarnia, garaż na 6 samochodów, st. benzynowa.	Pokój 1 os. od 6 do 8 zł. Pokój 2 os. od 11 do 13 zł. Śniadanie od 0,50 zł. Obiad 1,80 zł. Kolacja 1.60 zł. Garaż 2—3 zł.

II. NAPRAWY DRÓG.

1) Na szosie Sochaczew — Aleksandrów — Żyrardów (pow. Sochaczewski) na 2, 5, 8, 9 i 10 km. od Sochaczewa i na szosie Paprotnia — Oryszew (w tymże powiecie) na km. 6, 8, 14 i 15 od Paprotni dokonywane jest pogrubianie nawierzchni. Roboty potrwają około 5 miesięcy.

2) W związku z przebudową jezdni na odcinku drogi państwowej 3/25 pomiędzy stacją Prudy a m. Lebiedziewo (woj. Wileńskie) ruch kołowy na tym odcinku został aż do odwołania zamknięty i skierowuje się na drogi Lebiedziewo — Markowo — Prudy, względnie Lebiedziewo — Markowo — Bienica — Zalesie.

3) Na szosie powiatowej Bydgoszcz — Sitowiec (powiat Bydgoski) pomiędzy km. 4,7 a 5,2 oraz na szosie wojewódzkiej Bydgoszcz — Koronowo (w tymże powiecie) pomiędzy km. 6,5 — 8,3; 10,5 — 13,3; 16,3 — 16.9; 19,6 — 20,0 w ciągu czerwca i lipca będzie dokonywana naprawa nawierzchni. Ruch będzie utrzymany na latówce.

4) Na drodze wojewódzkiej Gromińsk — Zakliczyn—Gdów na 119 km. w gminie Brzezów pod Łapanowem (pow. Bochnia) został przebudowany i oddany do użytku publicznego most Nr. 340 na rzece Stradomce.



Łódzki Automobil-Klub

Łódź, Piotrkowska 104. Sekretarjat czynny od 10 do 14 i od 16.30 do 18.30

Protokół posiedzenia Gremjum Komisarzy Sportowych Zjazdu Gwiaździstego do Łodzi

spisany w lokalu Ł.A.K. dnia 17 maja 1930 r. o godzinie 19-ej.

Obecni:
delegat A. P. p. Mieczysław Rappe, jako przewodniczący,
delegat Wkp. A. K. p. Stefan Głowiński,
delegat K. K. A. p. dr. Zenon Grabowski,
delegat Sl. K. A. p. mjr. Politkowski,
delegat Pom. K. A. p. mjr. Koszko,
delegat M. K. A. p. hr. Dzierżykraj-Stokalski,
na miejsce deleg. Woł. K. A. p. Alex Schicht Ł. A. K.
na miejsce deleg. Wil. K. A. p. Emil Gołkontt Ł. A.K.,
na miejsce Ł. A. K. p. dr. E. Schicht,

Na Zjazd przybyło samochodów 47 — jeden wycofany.

Na podstawie dokumentów podróży przystąpiono do obliczenia, oraz ustanowiono następującą klasyfikację, podaną w tabeli na stronicy 5-ej.

Gremjum Komisarzy Sportowych uchwaliło przy § 10 przekroczenia szybkości maximalnej dopuścić w ten sposób, że będą redukowane do 40 km. przy obliczeniu punktacji.

Na podstawie tej klasyfikacji przyznało Gremjum Komisarzy Sportowych następujące nagrody:

1) Nagrodę Magistratu Miasta Łodzi w postaci pozłacanego żetonu przyznano p. Kazimierzowi Poznańskiemu na sam. Steyr XX.

2) Nagrodę Magistratu Miasta Łodzi w postaci srebrnego żetonu przyznano p. Romanowi Szomańskiemu na sam. Citroen.

3) Nagrodę Ł. A. K. przyznano p. Euzebjuszowi Dzierlińskiemu na sam. Citroen

4) Nagrodę W. Pana Franciszka Grętkiewicza przyznano p. Antoniemu Gębalskiemu na sam. Whipet (świad. Nr. 136).

Złocone plakiety otrzymują P.P.: Euzebjusz Dzierliński T. K., Franciszek Grętkiewicz, Alfred Kebsch Ł. A. K., Karol Plihal Ł. A. K., Kazimierz Poznański Ł. A. K., Roman Szomański A. P., Jerzy Żochowski A. P.

Srebrne plakiety otrzymują P.P.: Zygmunt Karsch Ł. A. K., Antoni Gębalski Ł. A. K., Michał Romanowicz A. P., Oskar Wirfel Ł. A. K.

Bronzowe plakiety otrzymuje reszta uczestników w ilości 36 (trzydzieści sześć).

Na tem protokół zakończono.

Komandor: *(—) K. Kauczyński*

Przewodniczący: *(—) M. Rappe*

Sekretarz: *(—) kpt. Gwiazdowski*

Członkowie:

(—) A. Schicht Woł. K.A.
(—) E. Golkontt Ł.A.K.
(—) dr. Grabowski K.K.A.
(—) Dzierżykraj-Stokalski M.A.K.
(—) mjr. Koszko Pom. K.A.
(—) mjr. Politkowski S.A.K.
(—) S. Głowiński A.W.
(—) dr. Schicht Ł.A.K.

Wyniki Zjazdu Gwiaździstego do Łodzi

(do protokółu na str. 4-ej)

Nr.	Klub	Nazwisko	marka	il. km.	czas j.	przec.	pkt. klasyf.
1	Ł. A. K.	p. K. Poznański . .	Steyr	996	23	43,3	960
2	A. P.	„ R. Szomański . .	Citroën	976	23,25	41,9	960
3	T. K.	„ E. Dzierliński . .	Citroën	1108	24	46,1	960
4	A. P.	„ J. Żochowski . .	Delage	1032	23,34	43,8	960
5	Ł. A. K.	„ A. Kebsch . . .	A. - D.	1028	23,49	43,2	960
6	—	„ F. Grętkiewicz .	Oldsm.	1028	23,30	43,7	960
7	Ł. A. K.	„ K. Plihal . . .	Buick	1028	24	42,7	960
8	Ł. A. K.	„ O. Wirfel . . .	Steyr	832	23,16	35,77	832
9	A. P.	„ M. Romanowicz .	Skoda	832	23,58	34,7	832
10	Ł. A. K.	„ A. Gębalski . . .	Whippet	590	20,5	29,4	590
11	Ł. A. K.	„ Z. Karsch . . .	A. - D.	534	14,03	38,0	534
12	A. P.	„ Gebethnerowa . .	Tatra	460	11	41,7	441 reduk.
13	A. P.	„ Z. Jaźwiński . .	Tatra	418	15,59	26	418
14	A. W.	„ S. Sierszyński . .	Steyr	186	4,30	41,3	262 reduk.
15	A. W.	„ A. Glaser . . .	Fiat	186	4,30	41,3	262 reduk.
16	Ł. A. K.	„ J. Kinderman . .	Studebak.	232	9,59	23,2	232
17	—	„ K. Żytkiewicz . .	Steyr	212	7,39	27,7	212
18	A. W.	„ Günter Carst. . .	Praga	200	5,49	34,4	200
19	K. K. A.	„ W. Ripper . . .	Tatra	192	9	21,3	192
20	K. K. A.	„ A. Reim	Lancia	192	8,21	22,9	192
21	A. W.	„ J. Skibiński . . .	Lancia	186	6,35	28,3	186
22	A. W.	„ B. Kozłowski . .	Chevrolet	186	6,30	28,7	186
23	Ł. A. K.	„ A. Seydel . . .	Buick	186	5,05	36,6	186
24	Ł. A. K.	„ H. Bechtold . . .	O. M.	184	6,20	29	184
25	Ł. A. K.	„ O. Müller . . .	Steyr	184	6	30,6	184
26	Ł. A. K.	„ A. Kebsch . . .	Essex	184	6,17	29,3	184
27	Ł. A. K.	„ O. Eisenbraun . .	A. - D.	184	6,44	27,4	184
28	Ł. A. K.	„ T. Hadrian . . .	A. - D.	184	6,16	29,4	184
29	Ł. A. K.	„ F. Somya . . .	Paige	184	6,15	29,5	184
30	P. K. A.	„ A. Witkowski . .	Fiat	180	5,35	32,2	180
31	P. K. A.	„ Heydemann . . .	Chenard	180	5,30	32,7	180
32	P. K. A.	„ B. Jahnz	A. - D.	180	5,30	32,7	180
33	P. K. A.	„ W. Kulpa . . .	Dodge	180	5,23	33,4	180
34	S. K. A.	„ Hardt - Nibbrig .	A. - D.	168	6,32	25,7	168
35	S. K. A.	„ W. Gold	A. - D.	168	6,32	25,7	168
36	S. K. A.	„ A. Moreau . . .	Renault	168	6,35	25,0	168
37	S. K. A.	„ J. Fürstenberg . .	A. - D.	168	5,45	29,2	168
38	—	„ M. de Lavaux . .	Zbrojov.	116	4,50	24	116
39	A. P.	„ E. Kuczewski . .	Zbrojov.	116	4,40	24,8	116
40	A. P.	„ W. Zeydowski .	Steyr	116	2,55	39,7	116
41	A. P.	„ hr. Raczyński . .	Peugeot	116	3,17	35,3	116
42	A. P.	„ S. Strażyc . . .	Citroën	116	3,08	37,1	116
43	A. P.	„ J. Dziewulski . .	Studebak.	116	3,55	29,6	116
44	A. P.	„ S. Gorzeński . .	Packard	116	5,15	22,1	116
45	—	„ E. Kalster . . .	Mercedes	116	2,55	39,77	116
46	Ł. A. K.	„ Dr. Schweitzer .	Fiat	116	2,15	51,5	90 reduk.
47	—	„ G. Słupnicki . .	Fiat	130	3,25	38,0	60
48	A. W.	„ S. Głowiński . .	Lancia	nie dojechał			

PROTOKÓŁ

posiedzenia Gremjum Komisarzy Sportowych Wyścigu Płaskiego w dniu 18 maja 1930 r.,

spisany w lokalu Łódzkiego Automobilklubu dnia 18 maja o godz. 19-ej.

Obecni: przewodniczący p. Mieczysław Rappe, delegat A. P.

Delegaci Klubów:

Krakowski Klub Automobilowy, p. Wilhelm Ripper.

Małopolski Klub Automobilowy, p. hr. Dzierżykraj-Stokalski.

Śląski Klub Automobilowy, p. mjr. Politkowski.

Wielkopolski Klub Automobilowy, p. Stefan Głowiński.

Pomorski Klub Automobilowy, p. mjr. Koszko.

Na miej. Wileńskiego Klubu Automobil. p. Gołkontt Ł. A. K.

Na miej. Wołyńskiego Klubu Automobil. p. Alex Schicht Ł. A. K.

Łódzki Automobil-Klub, p. Dr. E. Schicht.

S. S. Union, p. Prezes Gräser.

Komandor, p. Inż. K. Kauczyński.

Sekretarz Jury, p. kpt. Gwiazdowski.

Do Wyścigu zgłoszono 16 samochodów, 11 motocykli, 1 cyclecar.

Przystąpiono do obliczenia na podstawie osiągniętych wyników, mierzonych chronometrem elektrycznym i 6-ma stopperami przy pomocy telefonu.

Wyniki te przedstawiają się następująco:

SAMOCHODY

Nr.	Uczestnik	Samochód	Kateg.	Kl.	Czas	Szybkość
10	p. F. Mycielski	Bugatti	W	F	2,06,27	142,551
11	„ J. Ripper	„	W	F	2,49,36	120,514
17	„ M. Potocki	„	W	D	2,06,24	142,586
16	„ Liefeld	Austro-Daimler	W	C	1,49,69	164,098
2	„ E. Kuczewski	Zbrojówka	S	G	4,54,60	61,099
3	„ A. Januszkow	Bugatti	S	F	2,24,79	124,317
14	„ S. Ebenzyth	„	S	E	3,48,92	78,630
15	„ H. Eisert	Austro-Daimler	S	D	2,50,61	105,503
4	„ J. Erlich	„	S	D	3,16,20	91,743
12	„ T. Koziański	„	S	D	2,42,80	110,565
5	„ M. Koźmianowa . . .	„	S	D	2,37,02	114,635
7	„ A. Potocki	„	S	D	2,15,16	133,175
8	„ M. Potocki	„	S	D	2,43,30	110,226
9	„ A. Reim	Lancia	S	D	3,57,90	75,662
6	„ J. Widawski	Austro-Daimler	S	D	2,18,80	129,682

MOTOCYKLE

Nr.	Uczestnik	Rodzaj motocykla	Czas	Szybkość
1	p. Steinert W.	z przyczepką B. M. W.	2,51,74	104,815
2	„ Nestler H. R.	„ D. K. W.	4,17,70	69.840
3	„ Mencel C.	„ B. M. W.	3,22,10	89,064
4	„ Kestenberg A.	„ Har-Daw.	3,58,61	75.436
5	„ Buckley W.	pojedyńczy Catthorpe	3,13,46	93,042
6	„ Jung R.	„ New. Imp.	4,0 ,08	74,750
7	„ Patzer P.	„ A. J. S.	3,10,90	94,290
8	„ Nestler H.	„ nie startow.		
9	„ Steinert W.	„ B. M. W	2,23,27	125,636
10	„ Zwiazdowski B.	„ O. E. C.	3,14,49	92,674
1	p. Wucow H..	Cyclecarr D. Yrsan	4,10,49	71,859

Zwycięzcy w kategorjach samochodowych otrzymują plakiety srebrne i dyplomy.

Zwycięzcy motocyklowi otrzymują plakiety.

I Kategorja Wyścigowa:

Zwycięzca w klasie F: p. Franciszek hr. Mycielski, Bugatti, 2 min. 06,27 — 142,551 km./godz.
Zwycięzca w klasie C: p. Henryk Liefeld, Austro-Daimler, 1 min. 49,69 — 164,098 km./godz.

II Kategorja Sportowa:

Zwycięzca w klasie G: p. Edmund Kuczewski, Zbrojówka, 4 min. 54,60 — 61,099 km./godz.
Zwycięzca w klasie F: p. Antoni Januszkowski, Bugatti, 2 min. 29,79 — 124,317 km./godz.
Zwycięzca w klasie D: p. Dr. Adam hr. Potocki, Austro-Daimler, 2 min. 15,16 — 133,175 km-/godz.

Plakiety srebrne i dyplomy.

Cyclecar:

Zwycięzca w klasie 1100 cm. — p. Henryk Wucow, D'Yrsan, 71,589 km./godz.

Chronometraż przeprowadzili z ramienia A. P.: p. mjr. Deisenberg, p. kpt. Sztukowski, z ramienia Ł.A.K. i Unionu p. Ernest Posselt, p. Eulenfeld, p. Stefan, p. Heidrich.

Wobec ustalenia tych rezultatów przystąpiono do rozdziału nagród, które przyznano w następującym porządku:

1) Nagrodę Automobilklubu Polski za najlepszą bezwzględną szybkość dnia przyznano p. Henrykowi Liefeldowi — A. P. na samochodzie Austro-Daimler — 164,098 km./godz.

2) Nagrodę Ł. A. K. dla zwycięzcy w klasie samochodów sportowych przyznano p. Dr. Adamowi Potockiemu — K. K. A. na samochodzie Austro-Daimler — 133,175 km./godz.

3) Nagrodę Prezesa Ł. A. K. Karola Wilhelma Scheiblera za drugą najlepszą szybkość dnia przyznano p. Maurycemu hr. Potockiemu — A. P. na samochodzie Bugatti — 142.586 km./godz.

4) Nagrodę V-ce Prezesa Ł. A. K. p. Dr. E. Schichta dla pani, która osiągnie największą szybkość dnia przyznano p. Koźmianowej — A. P. na sam. Austro-Daimler — 114,635 km./godz.

5) Nagrodę Komisji Sportowej Ł. A. K. dla członka Ł. A. K. na najlepszy wynik dnia przyznano p. Harry Eisertowi — Ł. A. K. na sam. Austro-Daimler — 105,634 km./godz.

6) Nagrodę Vacuum Oil Company za najlepszą bezwzględną szybkość dnia przyznano p. Henrykowi Liefeldowi — A. P. na sam. Austro-Daimler — 164,098 km./godz.

7) Nagrodę Grand-Hotelu za drugi najlepszy wynik w kategorji samochodów sportowych przyznano p. Jerzemu Widawskiemu — A. P. na sam. Austro-Daimler— 129,682 km./godz.

Nagrody dla zwycięzców motocyklowych:

1) Nagrodę Ł. A. K. za najlepszy bezwzględny czas dnia w kategorji A (motocykle pojedyńcze) przyznano p. Steinertowi Walterowi na B. M. W. — 125,636 km./godz.

2) Nagrodę p. Adolfa Kebscha za najlepszy bezwzględny czas w kategorji B (motocykle z przyczepką) przyznano p. Steinertowi Walterowi na B. M. W. — 104,815 km./godz.

3) Nagrodę w połączonych klasach A i B (motocykle pojedyńcze) za najlepszy bezwzględny czas dnia przyznano p. Steinertowi Walterowi na B. M. W.

4) Nagrodę w połączonych klasach C i D za najlepszy czas dnia przyznano p. Steinertowi Walterowi na B. M. W.

Reszta zawodników, którzy wystartowali otrzymuje plakiety.

Plakiety bronzowe przyznano pp.: Maurycemu hr. Potockiemu, Janowi Ripperowi, Jerzemu Widawskiemu, Marji Koźmianowej, Tadeuszowi Koźmiańskiemu, Harremu Eisertowi, Jerzemu Erlichowi, Stefanowi Ebenzytherowi, Arturowi Reimowi.

Na tem protokół zakończono, odczytano i podpisano.

Komandor: *(—) K. Kauczyński*

Przewodniczący: *(—) M. Rappe*

Sekretarz: *(—) kpt. Gwiazdowski*

Chronometrażysta: *(—) Gustaw Deisenberg*

Członkowie:
(—) W. Ripper K.K.A.
(—) S. Głowiński Wkp. K. A.
(—) W. Dzierżykraj-Stokalski M.A.K.
(—) mjr. Politkowski S.A.K.
(—) mjr. Koszko Pom. K.A.
(—) Gräser Union
(—) B. Fude Union
(—) E. Golkontt Ł.A.K.
(—) A. Schicht Ł.A.K.



Pomorski Automobilklub

Bydgoszcz, Matejki 10. Tel. 11-22. Sekretarjat czynny od godz. 14-ej do 18-ej

PROTOKÓŁ

z posiedzenia jury „pościgu samochodowego za balonem wolnym“ w dniu 1 czerwca 1930 r.

W pościgu brały udział: 1 maszyna — z Automobilklubu Polski — p. bar. Dangel Wład., 2 maszyny — z Automobilklubu Wielkopolskiego — pp.: Łyszczyński Jan i kpt. Rojek Konstanty, 17 maszyn — z Pomorskiego Automobilklubu — pp.: Bałaban Zygmunt, Busse Joachim, Ciągliński Artur, Frost Robert, Heydemann Rudolf, Hubicki Władysław, Jackowski Leon, Jahnz Bruno, rtm. Linhardt Wacław, Lund Henryk jun., Mielnik Władysław, Rolbieski Stanisław, Stadie Walter, Stenzel Leopold, Stulgiński Włodzimierz, Witkowski Aleksander i Witkowski Paweł, 2 maszyny wprowadzonych gości: pp. Fogel Zdzisław i Stewenson Charles i pozatem 4 motocykle z Klubu Motocyklowego w Toruniu, pp. Golcz, Hozakowski, Lewandowski Kazimierz i Mielnik Kazimierz.

Nagroda I-a. W wyniku pościgu zwycięscami byli pp.: Fogel Zdzisław, Ginter Stanisław, rtm. Linhardt Wacław i Łyszczyński Jan, którzy pierwsi osiągnęli balon po jego wylądowaniu. Ponieważ p. Ginter, choć zgłoszony jako zawodnik, jechał razem z p. Mielnikiem na samochodzie zgłoszonym przez p. Mielnika Władysława, jury nie uznało zgłoszenia p. Gintera, wyłączając go tem samem od zwycięstwa, a równocześnie nie przyznała prawa do ubiegania się o nagrodę p. Mielnikowi, uważając to jako zgłoszenie 2 zawodników na 1-ej maszynie. Wobec tego pierwsza nagroda rozlosowana została między 3-ma pozostałymi zwycięzcami. W wyniku losowania nagroda ta przypadła w udziale p. Foglowi, podczas gdy rozlosowana również dodatkowa nagroda (pocieszenia) przypadła w udziale p. Łyszczewskiemu. Rozlosowanie nagrody okazało się konieczne ze względu na braki regulaminu, nie przewidującego wszystkich okoliczności, ze względu na trudny teren, w którym balon osiadł (las) i słabą siłę wiatru.

Nagroda II-a, III-a i IV-a. Przewidziane nagrody za odnalezienie zrzucanych przez pilota proporczyków otrzymali pp.: II-ą — p. rtm. Linhardt, III-ą — p. Łyszczewski i IV p. dyr. Jackowski.

Plakiety. Pamiątkowe plakiety zostały przyznane wszystkim wymienionym w pierwszej części tego protokółu zawodnikom i p. płk. Wolszlegierowi Janowi, dowódcy bataljonu balonowego w Toruniu.

(—) Inż. Stan. Rolbieski komandor pościgu
(—) Ppłk. pil. bal. Wolszlegier Jan i
(—) Por. pil. bal. Janusz Antoni z baonu balon.
(—) Mjr. Koszko Antoni i
(—) Inż. Stulgiński Włodz. z Pom. Automobil.



Automobilklub Wielkopolski

Poznań, Kantaka 1, telefon 33-39.

UCHWAŁA

„Komitet Automobilklubu Wielkopolski postanawia, że w uwzględnieniu życzeń wyrażonych na Zjeździe Międzyklubowym w dniu 7.XII 1929 roku w Warszawie, oraz przez wzgląd na dobro rozwoju automobilizmu zrzeszonego w Klubach Automobilowych w Polsce, oraz wreszcie dla dobra współpracy tych Klubów znosi swoją decyzję, wynikającą z powziętej na Walnem Zebraniu Automobilklubu Wielkopolski w d. 26.X. 1929 r. uchwały dotyczącej stosunku do Pomorskiego Automobilklubu w Bydgoszczy”.